This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

Die

Seeschlacht bei Lissa.

Ein Gedenkbuch.

Die Beschießung des „Affondatore".

Wien,
Arnold Hilberg's Verlag.
1867.

Dr. Nölting.
12. 2. 1867

Die

Seeschlacht bei Lissa.

Arnold Hilberg's Verlag.

Arnold Hilberg's Verlag in Wien.

Ueber

Colonisation in Ostafrika.

Mit

Hervorhebung ihrer Wichtigkeit für Deutschland

und

besonders für Oesterreich.

Von

O. Kersten.

1867. 8. Elegant geheftet. Preis 12 Sgr.
(60 kr. ö. W.)

Viceadmiral v. Tegetthoff.

Viceadmiral v. Tegetthoff.

Die

Die

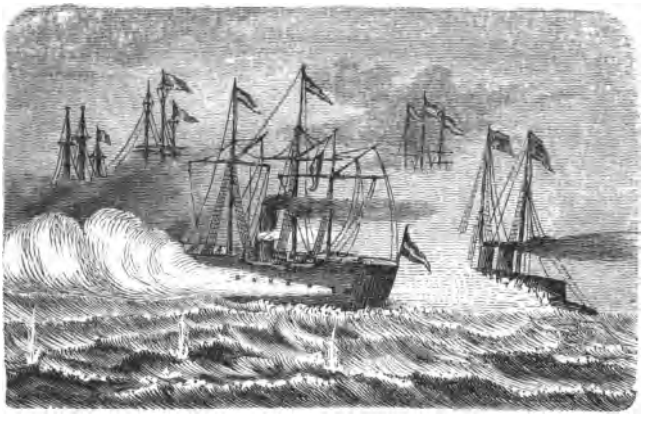
Seeſchlacht bei Liſſa

nach

den Berichten und Urtheilen

der

engliſchen Preſſe.

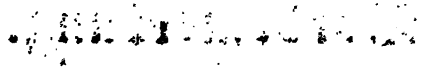


Die Beſchießung des „Affondatore".

Wien,
Arnold Hilberg's Verlag.
1867.

DG558
S4

Vorbemerkung.



Die großen Ereigniſſe des Jahres 1866, die ſo tief einſchneidend die Verhältniſſe und Zuſtände Mitteleuropa's umgeſtalteten und den Beginn einer radicalen Reorganiſation des zeitgenöſſiſchen Kriegsweſens bezeichnen, bieten keine Epiſode von ſo außerordentlichem Intereſſe, wie die der Seeſchlacht bei Liſſa.

Hat auf den Schlachtfeldern Böhmens die techniſche Ueberlegenheit der Waffe und Ausrüſtung ſo ſehr die Entſcheidung beeinflußt, ſo ſteht der von der öſterreichiſchen Flotte bei Liſſa errungene Sieg in diametralem Widerſpruch zu den gegebenen Verhältniſſen. Die italieniſche

Flotte verfügte über das numeriſche Uebergewicht an Schiffen, Geſchützen und Mannſchaft; über ein mit vieler Sorgfalt und großen Opfern beſchafftes vorzügliches, dem jüngſten Standpunkte der nautiſchen Wiſſenſchaft entſprechendes Material; über eine Bemannung, recrutirt in Ländern, deren Bevölkerung ſeit Jahrhunderten den Ruf der Seetüchtigkeit beſitzt. Das öſterreichiſche Geſchwader entbehrte dieſer günſtigen Vorausſetzungen. An Zahl der Schiffe, der Mannſchaft und Geſchütze bedeutend ſchwächer als der Gegner; qualitativ ihm in allem zurückſtehend, gelang es ihm doch, Dank der außer-

ordentlichen Begabung seines Befehlshabers, dem Opfermuthe und der Tüchtigkeit seiner Bemannung, einen der glänzendsten Seesiege zu erringen!

Dieser Sieg verdient nicht blos des augenblicklichen Erfolges wegen glänzend genannt zu werden, sondern nicht minder der politischen und wissenschaftlichen Resultate wegen. Eine der jüngsten Marinemächte — wie es Oesterreich ist — hat ihre Seetüchtigkeit glänzend bewiesen, und die Lehre von der Unbesiegbarkeit der Panzerschiffe und Monstregeschütze einen argen Stoß erlitten; es steht nun fest, daß zur See

nicht die mechaniſchen Hilfsmittel, ſondern der leitende Geiſt vor allem Sieger iſt. Wenn aber irgend ein Volk berechtigt iſt, über dieß Ereigniß zu urtheilen, ſo ſind es die Engländer, die gegenwärtigen Beherrſcher der Meere, die traditionellen Sieger zur See. Ihre maßgebenden publiziſtiſchen Organe haben ſich eingehend mit der Seeſchlacht bei Liſſa beſchäftigt; die von ihnen gebrachten Berichte und Urtheile über dieſelbe, entſtammten den Federn anerkannter Fachautoritäten.

Dieſe Berichte und Urtheile der Vergeſſenheit zu entreißen, der auch die bedeutendſten Er-

ſcheinungen der Tagesliteratur verfallen, ſie geſammelt der Erinnerung der Gegenwart und Zukunft zu übergeben, iſt ebenſo ein Gebot der Nothwendigkeit wie des patriotiſchen Gefühls.

Der Unglückstag von Königgrätz gab preußiſchen Verlegern vielfach Gelegenheit, die Urtheile der ausländiſchen Preſſe über dieſe für ihr Vaterland ſo glückliche Entſcheidungsſchlacht geſammelt der Oeffentlichkeit zu übergeben; die herrlichen öſterreichiſchen Siege von Cuſtozza und Liſſa gaben bis jetzt keinem derartigen Gedenkbuch das Daſein. Der Herausgeber fühlte ſich gedrungen, die folgenden Blätter der Oeffent-

lichkeit zu übergeben, in welchen die bemerkenswerthesten Artikel der englischen Presse über die Seeschlacht bei Lissa, sich durch eine in der Revue des deux mondes erschienene vortreffliche Arbeit ergänzt finden.

Mögen sie dazu beitragen, in der Brust jedes Oesterreichers die Ueberzeugung zu befestigen, daß sein großes und schönes Vaterland noch genügend treffliche Kräfte besitzt, um einer der glorreichen Vergangenheit entsprechenden Zukunft mit Beruhigung entgegensehen zu können.

Wien, Ende 1866.

Arnold Hilberg.

Die

Seeschlacht bei Lissa.

Berichte und Urtheile

der

engliſchen Preſſe.

Inhaltsübersicht.

THE TIMES.

Seite

Correspondenz aus Pola, 14. August 1866 5
Leitender Artikel, 31. Juli 1866 26
Correspondenz aus Mailand, 31. Juli 1866 34
Correspondenz aus Triest, 15. August 1866 38
Correspondenz aus Triest, 20. August 1866 48
Correspondenz aus Triest, 21. August 1866 54
Correspondenz aus Bologna, 1. September 1866 65
Brief des k. k. Oberingenieurs Herrn W. Tomkins an den Herausgeber der Times 68

THE ARMY AND NAVY GAZETTE.

Leitender Artikel, 4. August 1866 77

THE UNITED SERVICE GAZETTE.

Leitender Artikel, 4. August 1866 87

THE STANDARD.

Leitender Artikel, 1. August 1866 103
Leitender Artikel, 11. August 1866 111
Correspondenz aus Ancona, 31. Juli 1866 119
Correspondenz aus Florenz, 1. August 1866 128

THE MORNING POST.

Seite

Aus einem leitenden Artikel, 2. Auguſt 1866 139

THE DAILY NEWS.

Leitender Artikel, 23. Juli 1866 145
Correſpondenz aus Garibaldi's Hauptquartier, 2. Auguſt 1866 148

THE DAILY TELEGRAPH.

Correſpondenz aus Wien, 10. Auguſt 1866 157

Anhang.

REVUE DES DEUX MONDES.

Eſſay, 15. November 1866 165

THE TIMES.

Inhaltsübersicht.

Correspondenz aus Pola . . . . . 14. August 1866.
Leitender Artikel . . . . . 31. Juli 1866.
Correspondenz aus Mailand . . . . . 31. Juli 1866.
Correspondenz aus Triest . . . . . 15. August 1866.
Correspondenz aus Triest . . . . . 20. August 1866.
Correspondenz aus Triest . . . . . 21. August 1866.
Correspondenz aus Bologna . . . . . 1. September 1866.
Brief des k. k. Oberingenieurs Herrn W. Temkins an den Herausgeber der Times.

THE TIMES.

14. August 1866.

Correspondenz aus Pola.

Die österreichische Seemacht.

Pola, 5. August 1866.

Es ist schwer zu sagen, von welchem der drei nachfolgenden Ereignisse man in Wien am meisten überrascht worden ist: von der Niederlage der Nordarmee, den Thaten Erzherzog Albrechts in seinem kurzen Feldzuge in Italien, oder dem glänzenden Seesiege bei Lissa unter Umständen, die weder in Oesterreich selbst, noch im übrigen Europa bisher richtig aufgefaßt und gewürdigt worden sind; ein Sieg, der um so bedeutungsvoller wird, jemehr man sich

mit ihm beschäftigt, und der dem Admiral Tegetthoff unsterblichen Ruhm und die höchsten Ehren, welche sein Land und Kaiser ihm nur gewähren können, verschaffen sollte. Die österreichische Flotte hatte lange unter dem Eindrucke der fast an Verachtung grenzenden Geringschätzung gelitten, welche die eigenen Landsleute für sie kundgaben, die (uns in diesem Punkte völlig unähnlich) wenig Sinn für das Seewesen haben, und in überwiegender Mehrzahl die See als einen Feind betrachten, der auf jede mögliche Weise zu meiden ist, und ihre Schiffe als ein Spielzeug zum Festtagvergnügen, und nur dazu bestimmt, vor dem Angriff, selbst der unbedeutendsten Seestreitkräfte sichere Zuflucht hinter den Festungswerken zu suchen, in die allein sie in Bezug auf Küstenvertheidigung ihr Vertrauen gesetzt hatten. Es ist viel über die Schiffe der Amerikaner und deren Gefechtweise gesprochen und geschrieben worden; allein die Südstaaten haben zu keiner Zeit eine wirkliche Flotte zum Kampfe mit den Monitors des Nordens ausgesendet, während hier in der Adria ein Zusammenstoß zwischen Holz- und Panzerfahrzeugen, Breitseiten und Thurmschiffen, glattgebohrten und gezogenen Geschützen, Batterien und Widdern statt hatte, wohl würdig, die Aufmerksamkeit unserer wissenschaftlich gebildeten Seeofficiere zu fesseln.

Der Hafen von Pola ist in einem Tagsbefehle als allen neutralen Schiffen offen erklärt worden; die seemännische Artigkeit und der Geradsinn des Admirals und seiner Untergebenen läßt nichts zu wünschen übrig, als daß die Engländer sich selbe zu Nutzen machen, und in ihrem eigenen Interesse beobachten sollten, was jüngst in diesem Winkel der Welt sich zutrug. Pola, Oesterreichs Haupt-

hafen, und bald vielleicht ſein einziger, iſt von zwei Richtungen zugänglich, von Norden durch den Canal von Faſana, von Südweſt aus der Adria ſelbſt. Schiffe jedoch, welche ſich der letzteren Einfahrt bedienen wollen, müſſen mit kundigen Piloten verſehen ſein, denn der Streif Fahrwaſſer iſt eng und voll Windungen, während jetzt ein Neſt von Torpedos unter den Wellen auf der Lauer liegt, und den ganzen Weg mit verborgenen Gefahren umſtellt. Zahlreiche Strandbatterien krönen überdies die Felſeninſeln und behaupten jeden beherrſchenden Punkt auf den Vorſprüngen des Feſtlandes, in hinreichender Zahl mit Kanonen und Mörſern verſehen, um der Flotte, welche ſich in den Bereich ihrer blickenden Zähne wagen ſollte, die furchtbarſten Gefahren zu bereiten. Das Rundwerk Luiggio ſteht auf der Landſpitze, die von Pola aus nach Süden zuläuft und ſich nach Weſten umbiegt, und ſperrt den Eingang mit ſeinen Neunzigpfündern, welche ihr Feuer mit den anderen Batterien kreuzen, die wohl weniger Geſchütze zählen, doch immerhin furchtbar genug ſind, um jedem andern als den feſteſten, mit den unerſchrockenſten Seeleuten bemannten Panzerſchiffen ſchon jeden Verſuch des Einlaufens zu verleiden. Der Canal von Faſana, welcher vom Hafen von Pola ſich aus nördlicher Richtung ein wenig nach Weſten zieht, iſt breit und tief, allein an ſeiner Mündung und längs ſeiner ganzen Ausdehnung drohen Feuerſchlünde, die mit jenen dem Hafen näheren wohl an Tauſend zählen mögen. Der Telegraph verbindet das Ganze und bringt die einzelnen Theile mit einander in Verkehr, während Ausluger Tag und Nacht auf Wache ſtehen, um das Zeichen einer feindlichen Annäherung ringsum zu verſenden, oder die

gleiche Meldung von allen Theilen der Küste in Empfang zu nehmen.

Die Docks und der Hafen von Pola sind jedoch nicht der Vertheidigung der Strandbatterien allein überlassen worden. Der erste Anblick, sobald man sich dem Canal nähert, ist eine Reihe von gepanzerten Widderschiffen, welche jetzt ruhig genug vor Anker liegen, bald aber, wenn es Noth thäte, hinausdampfen könnten zur Schlacht, dann eine Linie von Fregatten und dahinter Kanonenboote. Kleine Dampfer wiegen sich zwischen den Reihen, oder steuern hin und her in Besorgung der Bedürfnisse ihrer stärkeren, aber minder beweglichen Cameraden.

6. August.

Nachdem ich mich unmittelbar nach meiner Ankunft dem Hafenadmiral, Baron Bourguignon, vorgestellt hatte, war er so gefällig, mir jede Erleichterung, die meine Sendung fördern konnte, zuzusagen, und nahm mich alsogleich in einer venetianischen Gondel mit sich, um den verwundeten „Erzherzog Max" zu untersuchen, der mitten im Hafen liegt, hoch und trocken in einem vom Amerikaner Gilbert gebauten Balancir-Dock, der ersten dieser Art in Europa, wie wenigstens die Hafenofficiere versicherten. Der „Erzherzog Max", nicht zu verwechseln mit dem „Kaiser Max", ist Admiral Tegethoff's Flaggenschiff, und, in seiner Einrichtung durchaus wie ein gewöhnliches Kriegsschiff, war er beinahe unmittelbar nach dem Treffen wieder fertig in See zu stechen, da er nichts weiter als die Platten, welche seinen Sporn bilden, beschädigt hatte, und durch die Klüslöcher ein paar Zoll Wasser zog; er wäre auch gar nicht in das Dock gebracht worden, hätte nicht die eingetretene

Waffenruhe Gelegenheit dazu geboten. Wenn die Niederlage der Italiener, die ich zu berichten habe, den Engländern wunderbar erſcheinen mag, ſo iſt ſie das nicht minder für die öſterreichiſchen Officiere; und wenn ſelbſt für den erſten Augenblick Zweifel gegen die als ſo leicht dargeſtellten Beſchädigungen, welche die öſterreichiſchen Schiffe getroffen, erhoben werden ſollten, brauche ich wohl nur zu ſagen, daß nichts als ſelbſtverſtändlich behauptet worden iſt, was durch Beaugenſcheinigung erprobt werden konnte, daß der größere Theil zweier voller Tage darauf verwendet wurde, die officiellen Berichte mit den durch die italieniſchen Kanonen den Schiffen ſelbſt eingezeichneten Wirkungen zu vergleichen und auf die Beſprechung mit Seeofficieren jeden Ranges hinzuweiſen, deren Erzählungen in jedem Nebenumſtande, in ſoweit dem Einzelnen möglich war zu beobachten, auf's Vollkommenſte übereinſtimmen. Man ſtellte einen Dampfer und Boote in großmüthiger Weiſe zu meiner Verfügung, und es wurde mir überdieß geſtattet, jede Schanze und jedes Schiff in Augenſchein zu nehmen, ſofern es nothwendig wäre, um die geſchichtliche Wahrheit zu conſtatiren.

Liſſa iſt ein hohes Eiland, unfern der dalmatiniſchen Küſte, in deſſen Nähe Sir William Hoſte im Jahre 1811 den Sieg über ein zahlreiches franzöſiſches Geſchwader erfocht. In ſeinem nordöſtlichen Winkel iſt der Hafen S. Giorgio, von dem Werke gleichen Namens vertheidigt, welches dem ſich Nähernden zur Rechten der Einfahrt liegt, eine kleine Batterie gegenüber zur Linken, dann die Batterie Madonna vor dem Hafen ſelbſt; eine kleine Inſel liegt vor ſeiner Mündung, und darauf ſtehen drei alte Martello-

Thürme, welche die Engländer im Jahre 1812 erbauten. Die höchste mir zu Ohren gekommene Schätzung der Geschützzahl beträgt unter 100. Auf der Westseite des Eilands befindet sich der Hafen von Comisa, fast ohne alle Vertheidigung, obschon die Steilheit der Höhen eine Landung von Truppen an der Küste und ein Vorrücken in das Innere von dieser Seite zu einem äußerst schwierigen Unternehmen macht. Die Entfernung zwischen Pola, dem Standorte der österreichischen Flotte, und Lissa beträgt etwa 170 englische Meilen, und beide Orte stehen durch den Telegraphen in Verbindung.

Am 19. Juli dampften vier italienische Panzerschiffe an den Hafen heran und eröffneten das Feuer auf die Batterie S. Giorgio. Letztere antwortete mit so ausgiebiger Kraft und Entschlossenheit, daß jene ihre Aufmerksamkeit der Batterie an der linken Seite der Einfahrt zuwendeten und diese bald zum Schweigen brachten, worauf sie triumphirend in den Hafen drangen, wo ein kleiner österreichischer Eildampfer lag. Unfähig Widerstand zu leisten, und nicht Willens, in die Hände des Feindes zu fallen, versenkte ihn der Capitän, nachdem die gesammte Mannschaft an's Land gesetzt worden war; allein das Feuer von der Batterie Madonna vor dem Hafen war so heftig, daß die Panzerfahrzeuge sich zurückzogen, nachdem sie sich von der Unmöglichkeit, in dieser Richtung eine Landung zu bewerkstelligen, überzeugt hatten. Schiff um Schiff kam inzwischen herzu und der Telegraph brachte die Nachricht, daß die ganze italienische Flotte zum Angriffe heranrücke. Man erzählt sich, ein italienisches Schiff habe auf seiner Fahrt zwischen Lissa und der nächsten Insel, über welche die Telegraphenleitung auf ihrem Wege zum Festlande

hinläuft, das Kabel aufgefiſcht und durchſchnitten; allein der Telegraphiſt ließ ſich dadurch nicht aus dem Felde ſchlagen, denn es gelang ihm, ſeinen Apparat fortzubringen und ein Stück des Kabels heraufzuholen, worauf er die Verbindung mit Pola wieder herſtellte und fortfuhr, Nachrichten von dem Erſcheinen der feindlichen Schiffe zu verſenden, ſo wie ſie am Horizont in Sicht kamen. Wie dem auch ſei, gewiß iſt, daß Admiral Tegetthoff unausgeſetzt Berichte empfing, welche ſeine Handlungsweiſe beſtimmten.

Ein von Boggio, der ſich an Bord des Admiralſchiffes „Rè d'Italia" befand, an den italieniſchen Kriegsminiſter gerichtetes Schreiben ward von den Oeſterreichern aufgefangen. Er nimmt darin Admiral Perſano gegen die Schmähungen in Schutz, welche von deſſen Landsleuten ohne alles Bedenken auf ſeinen Charakter gehäuft worden waren, verſichert, er ſei ein guter Admiral und tapferer Soldat, und vermißt ſich hoch und theuer, daß, wofern nicht Tegetthoff herauskäme, ſie zu ſtören, die italieniſche Flagge am nächſten Tage ſchon von der Schanze S. Giorgio wehen werde. Da letztere den Italienern denn doch als eine zu harte Nuß für ihre Zähne erſchien, bereiteten ſie eine Landung im Hafen von Comiſa an der Weſtſeite der Inſel vor, ausgerüſtet, wie ſie waren, mit zwei ſchönen Transportſchiffen und großen eiſernen Booten, deren jedes 150 bis 200 Mann zu faſſen vermochte. Eines derſelben ward nach der Schlacht von den Oeſterreichern genommen und liegt gegenwärtig im Arſenale zu Pola. Es iſt in drei Längsabtheilungen gebaut, zum Behufe des Mitführens an Bord, und läßt ſich ſchnell zuſammenſetzen mittelſt Schrauben, welche durch die eiſernen Schaniere parallel auf den Grund des Bootes und durch Filzpäcke gehen, die zwiſchen

den Eisentheilen liegen, wodurch das Ganze wasserdicht gemacht ist. Auch einige Schiffsboote blieben den Oesterreichern, von denen das eine, wie man glaubt Persano's Barke, soeben neu angestrichen wurde und später den österreichischen Admiral tragen wird.

Am frühen Morgen des 19. erhielt Tegetthoff ein Telegramm aus Lissa, welches ihn benachrichtigte, daß von dem Ausluger der Insel vier große Fahrzeuge gesehen würden, welche die englische Flagge führten; allein er blieb vor Anker, ungewiß, was er aus ihnen machen solle. Im Verlaufe des Vormittags jagten sich die Meldungen mit rasender Schnelligkeit; 6 Schiffe, 10, 20 kamen näher, das konnte nur die feindliche Flotte sein, so entschloß er sich denn, ihr entgegen zu gehen, und sollte er auch etliche Schiffe verlieren und zum Rückzuge gezwungen werden, wollte er doch der Welt zeigen, was seine Flotte auszuführen im Stande sei, und so dampfte er hinaus aus dem Schirm und Schutz der Festungswerke, zwischen 12 und 1 Uhr Mittags, mit seiner vollen Macht, wie sie nachstehend verzeichnet ist.

Panzerschiffe.

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Erzherzog Ferdinand Max	4500	800	16	512	Contreadmiral Tegetthoff, jetzt Viceadm.
Habsburg	4500	800	16	492	Capt. Bar. Sternegg.
Don Juan d'Austria	3800	650	32	400	Capt. Faber.
Prinz Eugen	3800	650	32	400	Capt. Wipplinger.
Kaiser Max	3800	650	28	380	Capt. Barry.
Salamander	3400	600	26	350	Capt. Gröller.
Drache	3400	600	26	350	Capt. Kern.
					Capt. Baron Moll.

Linienschiff (Zweidecker).

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Kaiser	3700	800	92	980	Commodore Petz (jetzt Contreadmiral). 1. Commandt. Stellv. Lieut. Keiskel.

Fregatten.

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Schwarzenberg	2700	450	48	520	Capt. Milosich.
Novara	2800	450	54	560	Capt. Klint (gefallen). Lieut. Schröder folgte im Commando während der Schlacht.
Radetzky	2000	350	31	390	Capt. Auernhamer.
Adria	2000	350	31	390	Capt. Daufalik.
Donau	2000	350	31	390	Capt. Pittner.

Corvette.

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Erzh. Friedrich	1500	230	22	250	Capt. Florio.

Kanonenboote.

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Hum	850	250	4	132	Capt. Eberle, Comdt. der Kanonenboote.
Velebich	850	250	4	132	Commandt. Hertzfeld.
Seehund	850	250	4	132	Capt. Kalafatti.

Kanonenboote.

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
Streiter	850	250	4	132	Capt. Ungewitter.
Dalmat	850	250	4	132	Commdt. Bar. Wikede.
Reka	850	250	4	132	Commdt. Roling.
Wall (Hilfs-Schraubend.)	850	250	4	132	Commdt. Graf Kilmannsegge.
Narenta	700	90	4	120	Lieut. Spindler.
Kerka	700	90	4	120	Lieut. Masotti (eben erst befördert).

Raddampfer (Ausluger ꝛc.).

	Tonnen	Pferdekraft	Zahl der Geschütze	Bemannung	Commandant
1. Division.					
Elisabeth	1400	350	6	200	Capt. Oesterreicher.
2. Division.					
Greif (k. Yacht)	1000	350	—	153	Capt. Kronowetter.
3. Division.					
Andr. Hofer	600	250	4	120	Command. Lund.

Stadion. Dampfer der Lloyd-Gesellschaft. Ohne Geschütz.

Die Gesammtzahl der Geschütze führenden österreichischen Schiffe war mithin fünfundzwanzig, von denen sieben gepanzert, eines ein Zweidecker, sechs Fregatten, neun Kanonenboote, von welchen zwei nur Hilfsdampfer und zwei Raddampfer zum Signalisiren u. dgl. Die Gesammtsumme der Feuerschlünde war 531, allein darin sind z. B. zwei broncene Zwölfpfünder an Bord des „Kaiser," der eigent-

lich ein Schiff von 90 Kanonen ist, und etliche andere Stücke von beinahe unbrauchbarem Kaliber mit inbegriffen. Die schwerste Sorte von Geschütz war der glatte Achtundvierzigpfünder, dessen Vollgeschoß zwischen 60 und 70 engl. Pfunde wiegt, und da die ganze Ladung nur 14 engl. Pfunde beträgt, kann die Wirkung seiner Schüsse jener unserer alten Achtundsechszigpfünder nicht einmal gleichgestellt werden. Denn es war der sogenannte Sechszigpfünder, der ein Hohlgeschoß oder eine Bombe von beiläufig 10zölligem Kaliber wirft, vortrefflich gegen hölzerne Fahrzeuge, aber gegen Eisenplatten schlechterdings ohne allen Erfolg. Die einzigen gezogenen Kanonen waren sogenannte Vierundzwanzigpfünder, die ein Langgeschoß von ungefähr 56 engl. Pfunden schleudern.

Einige der Fahrzeuge waren von so unzulänglicher Beschaffenheit, wie das Geschütz, welches sie führten. Die Fregatte Novara z. B., ursprünglich ein altes Segelschiff, war auseinandergeschnitten und zu einer Schraubenfregatte verlängert worden. Sie war, wie man sagt, knapp vor Ausbruch des Krieges durch Brandlegung in Flammen gerathen und beinahe vom Feuer verzehrt worden; aber die Thätigkeit der Triestiner Schiffswerkleute war so groß, daß ihre Wiederherstellung in vier Wochen beendet war, worauf sie nach Pola zur Kriegsausrüstung abging. In weiteren vierzehn Tagen war sie seefertig, mit Bestückung, Proviant und Mannschaft an Bord, und nach drei ein halb Wochen ging sie in die Schlacht, in der sie, wie man versichert, vortrefflich manöverirte und das feindliche Feuer von ihren schwächeren Gefährten ablenkte. Der „Emperor," „Kaiser" oder „Imperatore," wie er von Engländern, Oesterreichern

und Italienern genannt wird, war gleichfalls gänzlich unvorbereitet; und obwohl er mit allem für das Leben eines Schiffes Nothwendigen gerüstet auslief, war er doch weit entfernt davon, ein luxuriöser Aufenthalt zu sein. Seine Bestückung bestand in sechzehn Sechszigpfündern (und zwar für Hohlgeschosse), zwei gezogenen Vierundzwanzigpfündern und der Rest in Dreißigpfündern. Das rührt nicht vom Hörensagen, denn ich selbst bin auf dem Schiffe gewesen. Dennoch maß er sich mit vier italienischen Panzerfahrzeugen und trieb späterhin noch den Widder „Affondatore" zurück. Mögen die Italiener sagen, wie der letztere gerüstet war.

Die zwei größten gepanzerten Geschwisterschiffe endlich: der „Erzherzog Ferdinand Max" und „der Max," wie er nun in vertrauter Redeweise genannt wird, ebenso wie der „Habsburg," waren nicht in Bereitschaft. Ursprünglich jeder darauf angelegt, 32 Kanonen zu führen, wurden sie nachträglich für nur 16 schwere Geschütze, ein jeder, eingerichtet, welche sämmtliche bei Krupp bestellt und auch vorausbezahlt waren, bevor der Bruch mit Preußen Essen von Wien durch eine unübersteigliche Schranke schied. Die österreichischen Officiere sprechen die Vermuthung aus, daß dieses ihr Eigenthum in den Besitz der Italiener gerathen sei; allein letztere hatten sich bereits selbst mit 6zölligen Geschützen von Krupp versehen. Admiral Tegetthoff's Erwiderung auf alle Einwürfe gegen die zweifelhafte Leistungsfähigkeit der Panzerschiffe ob ihrer mangelhaften Bestückung war und blieb: „Thut nichts; habt Ihr keine Kanonen, so gebt mir die Schiffe, und ich werde es schon so gut machen als möglich."

Wider dieſes in ſolcher Haſt ausgerüſtete Geſchwader führten die Italiener nach der Adria: zwölf Panzerfahrzeuge (darunter eines, der „Affondatore," ein Kuppelſchiff), acht Fregatten, vier Kanonenboote und vier Raddampfer. Wenn wir die Kanonenboote als für die Schlachtlinie kaum geeignet bei Seite laſſen, ſtellt ſich das Zahlenverhältniß auf beiden Seiten wie folgt. Oeſterreich: 7 Panzerſchiffe und 6 Holzfregatten nebſt einem hölzernen Linienſchiffe von 90 Kanonen; Italien: 12 Panzerſchiffe und 8 Fregatten, Kräfte genug, wenn Schiffe und Artillerie einander gleich waren, aber furchtbar gegenüber den Oeſterreichern, wenn Tonnengehalt und Bau der Schiffe und Kaliber in Anſchlag gebracht werden.

Am 19. Juli zwiſchen 12 und 1 Uhr Mittags alſo lichtete Tegetthoff die Anker um das Schlachtenglück zu erproben, nachdem er jeden Augenblick der karg zugemeſſenen Zeit, Tag und Nacht, auf die Abrichtung der Mannſchaft im Manöveriren und in der Bedienung der Geſchütze verwendet hatte. Sein Flaggenſchiff, der „Erzherzog Max", ging voraus, und ſtaffelförmig zu beiden Seiten folgten die anderen ſechs Panzerfregatten. Zwei Kabellängen hinter dem „Max" kam der „Kaiſer" mit den ſechs Fregatten in derſelben Anordnung, wie die Gepanzerten, und hinter den Fregatten die Kanonenboote in ähnlicher Formirung. Innerhalb der Pfeilſpitze dampfte die „Eliſabeth," kein Kriegsſchiff (denn die Schaufelräder verſtellen den Geſchützen furchtbar den Platz), aber darauf eingerichtet, ihrem Geſchäfte des Signaliſirens zu obliegen, was da auch geſchehen möge. Der „Greif" war zur Dienſtleiſtung der Fregatten beſtimmt, und der „Hofer" ſah nach

den Kanonenbooten. Wie sie den Hafen verließen, gaben Feuer auf benachbarten Anhöhen den Italienern das Zeichen. In dieser Ordnung dampfte das Geschwader durch die nächtliche Dunkelheit und den Staubregen des dämmernden Morgens, bis um 6 Uhr 4 Minuten früh der Ausluger auf des Admiralschiffs großem Mars sechs mächtige Fahrzeuge „rechts vor uns" signalisirte. Die Mannschaft war gerade ans Frühstück gegangen; doch wurde die Meldung geheim gehalten, damit die Aufregung nicht Einen oder den Andern hindern möge, die gehörige Ration Proviant zu sich zu nehmen. Der Officier auf Deck vermochte nur deren vier zu erspähen, und sie waren bald außer Sicht, da die Brise, welche Anfangs Süd-Süd-West gewesen, nach Südost umsetzte, mit Regenböe. Etliche Minuten nach 10 Uhr Vormittags legte sich der Wind, und der Regen hörte zur rechten Zeit auf, um die italienischen Schiffe in etwa 18 Kabellänge Entfernung wahrnehmen zu können. Es war nicht nöthig die Aufstellung zu ändern. Tegetthoff hatte schon den Entschluß gefaßt, so zu segeln, wie er zu kämpfen dachte. Die Italiener schienen in Verwirrung zu sein; die einzige Vorbereitung welche sie getroffen hatten, die einzige vielleicht die sie für nothwendig erachteten, machte sich unter den Panzerfregatten bemerkbar, welche vordampften und, während sie quer vor der Curslinie der anrückenden Schlachtreihe gegen deren rechte Front kreuzten, nach langsamer Schwenkung, Schiff hinter Schiff, sich anschickten die österreichischen Schiffe zu umfahren. Diese aber gingen mit vollster Dampfkraft in geradem Curs auf jene los,

indem ſie mit ihren beſſer gezielten Schüſſen die großen Projectile, gezogene ſowohl als glatte, die über ihre Köpfe dahinſauſten, beantworteten. Ein Officier wenigſtens rief ſeinen Leuten zu, es ſei nun nichts zu fürchten, denn wenn der Feind nicht beſſer zu ſchießen verſtände, habe es nur wenig Gefahr getroffen zu werden. Tegetthoff's Schiff iſt ſchnell, und immer den andern voraus, rannte es zwiſchen das dritte und vierte feindliche mit aller Kraft hinein, und gab und empfing volle Lagen. Ihm nach kam der Eiſenkeil, den er dazu hergerichtet hatte die Linie des Gegners zu durchbrechen, indem er rechts und links auf die verblüfften Italiener drängte, die wohl aus dem Wege wichen, doch nur um wieder ihrerſeits vereinigt auf den „Kaiſer" und die ihm beigegebenen Fregatten einzudringen. Tegetthoff ſignaliſirte ſeinen Panzerſchiffen, ſich ihm zur Unterſtützung der Fregatten anzuſchließen, und ſchwenkte links um, ſo raſch als nur immer möglich das Centrum der Colonne zu gewinnen. Die öſterreichiſchen Officiere ſagen, mit Rückſicht auf ihre Angriffs-Aufſtellung hätte der Feind ſich theilen und ſie durchlaſſen ſollen, während er ihnen volle Lagen zuſendete, dann aber wäre durch eine Schwenkung hinter der Pfeilſpitze — die Möglichkeit geboten geweſen, die Panzerſchiffe in einer unvortheilhaften Stellung anzugreifen. Allein er wollte zweifelsohne ſich des Zweideckers verſichern und vier der Gepanzerten fielen auf einmal über ihn her. Gleichwohl wich er jedem Anprall aus, und unbekümmert um die ſo ſchlecht gezielten Kugeln und Bomben, gab er nach rechts und links concentrirte Breitſeitenlagen zurück, und zuletzt, da er kein anderes Mittel zu entkommen ſah,

stieß er zur Rechten auf ein Panzerschiff los, das ihn anzurennen versucht aber verfehlt hatte. Der Zusammenprall erfolgte, und es war ein Glück für den „Kaiser", daß er nun nicht mehr allein blieb; denn sein Bau war nicht für solch schwere Arbeit berechnet, und als sein Vordertheil des Gegners Flanke bestürmte, ward Fockmast und Bugspriet zu einem großen Trümmerhaufen. Der Mast fiel auf den Schlot, und Wolken von Rauch gaben guten Grund zu der Vermuthung, daß das österreichische Schiff brenne. Viele Leute verloren ihr Leben durch ihre muthigen Anstrengungen, das Fahrzeug zu retten. Seine Maschine war beschädigt und seine Takelung über Bord gegangen, doch manöverirte es sich langsam aus dem Treffen hinaus und legte sich vor den Hafen von Lissa, bereit, wenn nöthig, einzulaufen. Aber der „Affondatore", auf welchem Admiral Persano vor Beginn der Schlacht seine Flagge gehißt hatte, sah den „Kaiser" zurückgehen und folgte ihm nach, um sich der verwundeten Jagdbeute zu versichern. Zweimal zückte das italienische Fahrzeug seinen längst in den Meeresgrund eingebohrten Schnabel auf sein Wild und holte aus zum Hiebe, und zweimal trieb das wunde Schiff mittelst concentrirter Lagen den Angreifer zurück. Endlich, zum Entzücken der Officiere und der Mannschaft, wendete sich das Antlitz des „Affondatore" ab und der „Kaiser" konnte in Ruhe an seinem Schaden bessern.

Mittlerweile war das „Mêlée" allgemein geworden; wie Admiral Tegetthoff sagte: „Es war schwierig, Freund von Feind zu unterscheiden, ich stieß eben auf Alles los, was ich grau angestrichen sah". Das war die Farbe der italienischen Panzerfahrzeuge.

Er konnte auch gar nichts Besseres thun; die Eisenriesen liefen mit voller Dampfkraft, indem sie ihre Seiten gegen einander preßten und, wenn sie es konnten, sich Stöße versetzten. Sie waren zuweilen so dicht beisammen, daß die Vorderladungsgeschütze nicht bedient werden konnten, und das Kaliber der Wahrendorfs war zu klein, um gegen Panzerplatten irgend etwas auszurichten. Die Italiener schossen mehrere Male mit blanken Kartätschen, und in der That, der Durcheinander scheint allgemein gewesen zu sein. Der erste Angriff welchen „der Max" unternahm, ward in der Meinung gemacht, einen Feind gegenüber zu haben, der sich beeifern würde, das Compliment zu erwidern; allein beide Schiffe waren zu gut gesteuert, sie kamen ganz unverletzt durch. Ein Matrose aber, der eine große Flagge auf Deck wehen sah, erfaßte den Zipfel und riß sie herab. Es war ein tüchtiger Riß und Krach, und das riesige Laken blieb als Trophäe zurück. Es schmückt jetzt die Kabinenwände des Admirals.

Die kleinen Kanonenboote tummelten sich in dem Gedränge herum, einen Schuß anbringend, wo sie es konnten, und die schwerfälligen Ungethüme neckend. Bemerkte ein großes Schiff irgendwo ein kleines in Gefahr, gleich eilte es herbei und nahm den ungleichen Kampf auf. Das aber konnte nicht ewig dauern. Zwölf Fahrzeuge gegen sieben, und die ersteren noch dazu von größerem Range, müssen das letzte Wort behalten; gerade im entscheidenden Augenblicke jedoch erblickte „der Max" eine große graue Wand in seinem Schußbereich und vor seiner Breitseite. Der Ingenieur gab volle Dampfkraft und hielt sich zum Rücklauf bereit; das Schiff durchschnitt das Wasser mit

11½ Knoten die Stunde und rannte ſeine Eiſenſteven mitten in des Gegners Flanke. Seine Spannen knarrten und ſtöhnten, die Mannſchaft an den Geſchützen ward zu Boden geſchleudert, aber das Werk war gethan, und als er langſam zurückging, trat an ſeine Stelle das blaue Waſſer, das eindrang, die Schauerthat zu vollenden. Die Officiere ſtarrten entſetzt auf das was ſie angerichtet, aber es war wenig Zeit zu verſäumen. In 4 Minuten, — 3 Minuten — Einige ſagen 2 (aber was thut dies zur Sache?) machten Eiſen und Waſſer ihre Natur geltend, und der „Rè d'Italia" ſank 200 Faden tief in die Adria unter Geſchrei und Hilferufen.

Als jede Hoffnung das Fahrzeug zu retten im Herzen ſeiner Bemannung in raſender Eile dahinſchwand, ſtürzte Einer aus derſelben, ängſtlich beſorgt ihrem Anſpruch auf Erbarmen Geltung zu ſchaffen, auf das laufende Tau zu und begann die Flagge einzuziehen; einer der Officiere jedoch, ein junger Mann, ſtieß ihn weg, und hißte ſie wieder auf. Die öſterreichiſchen Officiere ſprechen mit Begeiſterung von ſeiner Haltung, und bedauern ungemein, daß ſie ſeinen Namen nicht ſicherzuſtellen vermögen, um wenigſtens dieſen aus dem Schiffbruche zu retten. Eine Minute lang herrſchte Stille; wie das Waſſer das Fahrzeug einſog, ſtrömte es hinter ihm in den leeren Raum hinab, den es gelaſſen hatte, kam wieder empor, drehte ſich einige Minuten lang im Wirbel, und war ſtill. Alles ſtierte wie betäubt in den Strudel, bis die Oberfläche ſich mit ertrinkenden Unglücklichen bedeckte, deren Hilferufen das Ohr erſchütterte. „Es war ſchrecklich", äußerte ſich ein Officier, der Augenzeuge des Schauſpiels geweſen,

„denn waren ſie auch unſere Feinde, ſo waren ſie doch vor Allem Menſchen.“ Der Admiral rief nach den Booten, daß man ſie ins Waſſer ſetze, die Maſchinen hielten an, und die „Eliſabeth“ flog daher, Hilfe zu leiſten; allein mehrere der Boote waren zertrümmert, und zwei große Panzerfregatten gingen von zwei Seiten auf den „Max“ los. Menſchlichkeit mußte da dem Gebot der Selbſterhaltung weichen, und Tegetthoff wetterte und fluchte, daß ſie ihm nicht fünf Minuten Zeit gönnen wollten, um ihre eigenen Landsleute zu retten, wie denn auch die „Eliſabeth“ nur mit Mühe dem feindlichen Stoße durch Zurückgehen auswich, ſo daß die Sporen ſie verfehlten und nahe daran waren, ſich gegenſeitig anzurennen. Mehrere wurden ſofort aufgefiſcht, und ſechs oder ſieben weitere während der Nacht durch einen Dampfer, welchen Tegetthoff abſchickte, um auf dem Flecke zu kreuzen. Die Italiener jedoch können nicht allzu Viele gerettet haben, denn ihre Panzerſchiffe fuhren (hoffentlich ohne es zu wiſſen) zum Angriff über die Stelle dahin, wo die armen Opfer mit ihrem Schickſal rangen, und Niemand ſah ſie ein Boot ins Waſſer ſetzen. Die augenblickliche Waffenruhe war bald vorüber, und der Kampf tobte ſo grimmig wie je, als der „Paleſtro“, ein italieniſches Panzerfahrzeug, in Brand gerieth und ſich aus dem Getümmel losmachte; ſeine Gefährten aber, welche vermuthlich fanden, daß ſeine Maſchinen nicht zum Stillſtehen gebracht werden konnten, umringten ihn und verfolgten denſelben nördlichen Curs, den jener nahm. Tegetthoff formirte ſeine alte Schlachtordnung und ſtand gleichfalls nordwärts, allein zwiſchen Feind und Feſtland. Einmal dachte er, die italieniſchen Schiffe wären im Begriffe,

eine Linie zu bilden und zum Angriff vorzugehen, ſie ſcheinen jedoch genug bekommen zu haben, während er ſeinerſeits den Zweck, Liſſa zu entſetzen, erreicht hatte, und, wie er ſagte, kein Verlangen trug, bei ihrem ſchweren Geſchütze von ſolcher Tragweite mit ſich nochmals anbinden zu laſſen. Etwa um 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags ſah man den „Paleſtro" auffliegen, und nahezu jede Seele an Bord muß umgekommen ſein, denn wenn ſeine Maſchinen nicht zum Stehen zu bringen waren, hatte auch kein Boot die Bemannung aufnehmen können. Das Maß der Geſchwindigkeit, mit welcher gegenwärtig Kriegsſchiffe fahren, iſt ein ſolches, daß das Entern mit was immer für einer Macht geradezu unmöglich geworden, und dies muß eine gewaltige Veränderung in der Taktik der Seeſchlachten hervorbringen. Bald nach dem Untergange des „Paleſtro" ſteuerte die italieniſche Flotte in die offene See, die Oeſterreicher nahmen um die gleiche Zeit Curs gegen Liſſa, ungewiß ob es noch in ihren Händen. Die heimiſche Flagge begrüßte ihre Blicke, und ſie ſteuerten unangefochten in den Hafen. Tegetthoff ſignaliſirte um die Zahl der Todten und Verwundeten, und vermochte kaum ſeinen Sinnen zu trauen, als ihm gemeldet ward, daß Alles in Allem blos 136 „hors de combat" wären. Unter dieſen lieferte der „Kaiſer" weitaus den größten Theil — nämlich 22 Todte und 83 Verwundete; aber wenn man ſich erinnert, daß dieſer während geraumer Zeit unter dem Feuer von vier Panzerfregatten geſtanden hatte, abgeſehen von den vereinzelten Schüſſen, die er ſonſt noch erhielt, daß er ſich recht eigentlich ſeinen Weg mitten durch die Feinde bahnen mußte, und einen derſelben, den „Rè di Portogallo" durch Anrennen wenigſtens bedeutend

schädigte, und daß er schließlich den „Affondatore" zurückwies, so erscheinen seine Verluste wunderbar klein. Er empfing Alles zusammen 80 Kugeln oder Bomben, von denen eine (ohne Zweifel ein dreihundertpfündiger Armstrong) zwischen den Decks barst, und dabei 20 Mann tödtete und verwundete. Andere Einzelheiten muß ich mir für einen nächsten Brief vorbehalten.

Am darauffolgenden Morgen waren die Schiffe vollkommen segelfertig, der „Kaiser" hatte seine Maschine ausgebessert, und die ganze Flotte kehrte nach Pola zurück. Fischer an der Küste meldeten, sie hätten während der Nacht ein Schiff sinken, ein zweites auffliegen gesehen, allein Tegetthoff verschmähte es, in seinem Berichte davon Kenntniß zu nehmen. Wenn die Ungleichheit der mit einander ringenden Kräfte, und die erreichten Erfolge in Betracht gezogen werden, darf sich die Schlacht vor Lissa sicherlich unter die großen Seesiege reihen.

THE TIMES.

31. Juli 1866.

Leitender Artikel.

Es gibt, sagt man uns, Völker, die es nie wissen, wenn sie geschlagen werden. Es gibt andere, welche nie zum Geständniß zu bringen sind, daß sie geschlagen worden sind. Allein Unkenntniß der Niederlage in der Hitze des Gefechtes ist etwas himmelweit Verschiedenes von absichtlicher Blindheit, die sich der Wahrheit in den Thatsachen hartnäckig verschließt. Durch die erstere mag die Woge des Glückes wieder kehren, mögen Einbußen sich wieder ersetzen lassen; letztere hingegen kann nur falschen Stolz nähren und zu neuem Mißgeschicke führen. In einer endlos buntscheckigen Reihe von italienischen Berichten ward das

jüngſt ſtattgehabte Treffen an der Küſte Dalmatiens als „Sieg von Liſſa“ dargeſtellt. Neapel, Mailand, Genua und Florenz haben Fahnen und Lichter als Zeichen nationalen Jubels ausgeſteckt, und einige Tage hindurch wurde die Regierung ob ihrer magern Bulletins arg hergenommen, durch welche ſie, ſo klagte man, dem italieniſchen Heroismus den Lohn ſeiner herrlichen Thaten zu rauben verſuchte. Die Wahrheit iſt, daß die Italiener ſeit Wochen nach Berichten über einen Zuſammenſtoß zur See gelechzt hatten. In ihrer vorgefaßten Meinung mußte Kämpfen und Siegen für ihre Flotte eins und dasſelbe ſein. Die Nachrichten kamen, eine Schlacht war geſchlagen worden — und da gab es denn auch einen Sieg, — keinen vollſtändigen Triumph vielleicht, und um einen ſchreckhaft hohen Preis errungen, aber doch einen Triumph! Selbſt das Geſtändniß des furchtbarſten Unglücks iſt ſehr fern von der Erkenntniß thatſächlichen Unterliegens. Wir zweifeln kaum, daß die erſten Telegramme von beiden Seiten, welche, wie wir damals ſchon ausſprachen, nicht eben weſentlich von einander abwichen, in der Hauptſache richtig waren, wie ſie denn unſere Schlußfolgerungen aufs Vollkommenſte rechtfertigten. Die Einzelheiten, welche nunmehr durch eine bunte Folge von umſtändlicheren Schilderungen vervollſtändigt werden, wenn gleich ſie neues Licht auf den Gegenſtand werfen, erſchüttern in keiner Weiſe die überzeugungsvolle Gewißheit, auf welche unſer Urtheil ſich ſtützte. Wir wollen andererſeits den Italienern nicht im Entfernteſten eine vorbedachte Abſicht der Täuſchung zur Laſt legen, ſie führen einfach als Thatſache an, was ſie glauben geſehen zu haben, oder das was ſie glauben, muß die unausbleibliche Folge von

dem sein, was sie gesehen. Ihre allein war nothwendigerweise eine einseitige Ansicht des Ereignisses, und dadurch, daß wir auch die Gegenpartei hörten und die Berichte verglichen, wurden wir in den Stand gesetzt, nicht nur das zu unterscheiden, was in ihren Angaben unrichtig ist, sondern auch die Ursache, welche zu dem Irrthume verleitete und durch so lange Zeit die Volkstäuschung beförderte, das als einen Sieg zu bejubeln, dessen Ausgang eine Wendung nahm, die nichts weniger als ein Sieg genannt zu werden verdient.

Die italienische Flotte verließ Ancona am 16. d. M. und steuerte quer durch die Adria gegen die Insel Lissa, die in Besitz zu nehmen ihr nächstes Ziel war. Sie war befehligt von Admiral Persano und bestand aus 11 Panzerschiffen, 6 Schraubenfregatten, 2 Raddampfcorvetten, 3 kleinen Kanonenbooten und noch einigen kleinen Dampfern. In zwei Geschwader getheilt begann die Flotte am 18. den Angriff auf die Häfen von Comisa, Manego und S. Giorgio. Derselbe ward folgenden Tages mit größerem Erfolge erneuert, die Mehrzahl der Batterieen von Porto S. Giorgio war zum Schweigen gebracht worden. Die italienischen Panzerfahrzeuge hatten sich ihren Weg in den Hafen erzwungen und, obschon eines von ihnen, der „Formidabile", ernstlich beschädigt worden war und einen Verlust von 60 Mann an Todten oder Verwundeten erlitten hatte, war doch der Admiral voll Zuversicht, daß eine Wiederholung des Versuches am nächsten Morgen die Insel in seine Gewalt bringen werde.

Am Morgen des 20. sollte Porto S. Giorgio neuerdings angegriffen und eine Landung versucht werden, als

das öſterreichiſche Geſchwader in Sicht kam. Die italieniſche Flotte ſtellte ſich ſofort in einem Schlachtbogen auf, die Panzerſchiffe in einer Frontlinie, mit Viceadmiral Vacca auf dem rechten Flügel, Perſano im Centrum und Commodore Ribotti auf dem linken Flügel. Viceadmiral Albini mit den 8 Holzfregatten und den kleinen Fahrzeugen bildete das Hintertreffen in einer zweiten Linie, beiläufig neun Kabellängen von der Panzerflotte. Dies war der Augenblick wo Perſano, der bis nun an Bord des Admiralſchiffes „Rè d'Italia" ſich befunden hatte, mit ſeinem Marine-Stabschef d'Amico auf den „Affondatore" überſchiffte und auf dieſem ſeine Flagge aufhißte. Der „Rè d'Italia" war eine prächtige küraſſirte Fregatte, von Webb in New-York gebaut und in Spezzia mit aus Frankreich bezogenen Eiſenplatten gepanzert. Er hatte 8,000,000 Fr. gekoſtet; aber es wurden Zweifel ob der Tüchtigkeit ſeiner Panzerung gehegt und man hatte den Feind in Verdacht, daß er ſeine verwundbaren Seiten kenne, da er alle Kraft ſeiner Angriffe gegen dieſes unglückliche Fahrzeug richtete. Der „Affondatore" war eines von den Widderſchiffen neuer Conſtruction, gebaut, armirt und vollſtändig ausgerüſtet auf dem Clyde, und erſt kürzlich in Ancona zu der Flotte geſtoßen. Die Gründe welche Perſano veranlaßten, in der eilften Stunde das Admiralſchiff zu wechſeln, ſind nicht bekannt, aber die Folge davon war, daß er auf ſeinem Thurmſchiffe der freien Ueberſicht des Schauplatzes beraubt war, daß ſeine Signale unbemerkt blieben und die Schlacht faſt ohne alle Anordnung und Leitung von ſeiner Seite geſchlagen wurde. Inzwiſchen rückte das öſterreichiſche Geſchwader heran in zwei Abtheilungen, eine von ſieben

gepanzerten Fregatten, die andere, bestehend aus dem „Kaiser“ (ein Dreidecker, nach Angabe der Italiener mit 90 Kanonen armirt, mit Maschinen von 800 Pferdekraft versehen und mit 900 Mann an Bord), mehreren Fregatten und anderen kleinen Fahrzeugen, Alles in Allem eine Macht von 23 Schiffen. Das Feuer wurde auf eine Entfernung von 200 Meter eröffnet, indem die österreichische Fregatte „Erzherzog Max“, begünstigt von einer steifen Brise und See, vorrückend den „Rè d'Italia“ anrannte, der mit einem Steuer, das durch die ersten Schüsse untauglich geworden, bald überwältigt war und sank. Mittlerweile hatten mehrere der italienischen Panzerschiffe unter Vacca, nach Erwiderung des österreichischen Feuers mit dem „Kaiser“ angebunden und der „Rè di Portogallo“, Capitän Ribotti, stieß mit solcher Kraft gegen das österreichische Linienschiff, daß er diesem Bugspriet und Fockmast und ein großes Stück seines Vordertheils hinwegriß. Das Brustbild des „Kaiser“ fiel an Bord des „Rè di Portogallo“. — Das österreichische Schiff, abgetakelt, mit den Schlot quer über Bord, machte sich mit äußerster Kraftanstrengung von seinem Gegner los und steuerte dem Lande zu; allein nach übereinstimmender Aussage Aller an Bord der italienischen Flotte sah man es deutlich in nicht allzugroßer Entfernung sinken. Der Kampf wüthete durch zwei volle Stunden, während dessen die Geschwader mitten durch ihre Reihen gebrochen waren und ihre Aufstellung vertauscht hatten, als sie mittelst einer Rundschwenkung sich zur Erneuerung des Kampfes bereit machten. Das italienische Kanonenboot „Palestro“ sah man getrennt von seinen Gefährten in Brand. Zwei Dampfer eilten zu seiner Hilfe

herbei und erboten ſich, ſeine Bemannung zu retten; ſein Commandant Capellini und ſeine Tapfern weigerten ſich aber ihr Fahrzeug zu verlaſſen und flogen mit ihm in die Luft. Man ſagt oder vermuthet, daß ſie beim Entſtehen des Brandes ihr Pulvermagazin unter Waſſer ſetzten und, während ſie ſich ſolchergeſtalt vor einer Exploſion geſichert zu haben meinten, immer noch das Feuer dämpfen zu können hofften; dieſes jedoch ergriff eine Maſſe von Patronen und Raketen, die ſie zum Gebrauche vorbereitet in einer Cabine auf Deck niedergelegt und ſodann vergeſſen hatten, und die Entzündung dieſes Pulvers war es, was den Untergang des Schiffes herbeigeführt hat. Die brave Bemannung fiel ſomit als Opfer eines Verſehens, nicht eines Don Quijote'ſchen Muthes der Verzweiflung, den die Umſtände ſchwerlich rechtfertigen möchten. Von der 200 Köpfen ſtarken Mannſchaft an Bord des „Paleſtro" wurden blos 1 Officier und 17 Mann gerettet. Der Verluſt des „Rè d'Italia", welcher über 400 Mann an Bord hatte, betrug mindeſtens 250. Unter den Umgekommenen befand ſich der Abgeordnete Pier Carlo Boggio, der als Hiſtoriograph an Bord war, ein Marinemaler Namens Chiaffi und der commandirende Officier Faa di Bruno. Alles zuſammengerechnet koſteten die 3 Tage von Liſſa den Italienern 750 Mann an Todten, Verwundeten und Vermißten. Man beſchuldigt die Oeſterreicher, auf die Mannſchaft des „Rè d'Italia" gefeuert zu haben, als ſie, um ihr Leben zu retten, an die feindlichen Schiffe heranſchwamm und ihre Hilfe anrief. Die zwei Flotten waren durch die Heftigkeit des Kampfes ſelbſt von einander gedrängt worden und ſtanden, gegenſeitig Front machend, in abwartender Haltung da. Die

italienischen Panzerschiffe, wenn auch an Zahl verringert und einiger Masten beschädigt, behaupteten noch den Kampfplatz, ihre 8 Holzfregatten mit einer Bestückung von 800 Kanonen waren noch intakt, und Viceadmiral Vacca, an der Spitze der Gepanzerten, rüstete sich zu neuem Angriff, als Persano, der noch immer an Bord des „Affondatore", keine besonders thätige Rolle in dem „Mêlée" gespielt hatte, die Leitung übernahm und, gefolgt von den übrigen Fahrzeugen, von Weitem Breitseiten auf die Oesterreicher abgab, die beständig in Schlachtreihe den Angriff erwarteten. Indessen wurde die Entfernung zwischen den Geschwadern immer größer. Die Oesterreicher nahmen Curs auf Lissa und den Canal von Lesina zurück, und die Italiener, nachdem sie bis Einbruch der Nacht an Ort und Stelle verweilt hatten, schlugen die Richtung nach Ancona ein.

Dies ist Alles, was wir aus mindestens zwanzig Berichten italienischer Augenzeugen für uns verständlich machen konnten. Ihre Behauptungen, daß der „Kaiser" und außer diesem wenigstens noch Ein Fahrzeug, ein Kanonenboot, durch den „Rè di Portogallo" allein in den Grund gebohrt worden sei, konnten nicht entschiedener und einstimmender lauten. Allein ihre ganze Zeugenschaft steht in offenbarem Widerspruche mit der Darstellung des österreichischen Admirals, welcher, indem er der Tapferkeit, namentlich der italienischen „Real Navi" oder Seesoldaten, die er irrthümlich für Scharfschützen (Versaglieri) hielt, vollste Anerkennung zollt, und den Schaden welchen der „Kaiser" erlitten, einräumt, von dem Verluste irgend eines anderen Fahrzeuges keine Erwähnung thut, oder allerhöchstens nur auf einen

Handelsdampfer hindeutet, der nach der Seeſchlacht von ſeiner eigenen Bemannung im Hafen von Liſſa verſenkt worden war.

Inzwiſchen ſetzen die Oeſterreicher, mit Recht ſtolz auf ihren unerwarteten Erfolg in einem Elemente, wo ſie bis dahin faſt gänzlich fremd geweſen, ihren Hoffnungen auf künftige maritime Ehre keine Grenzen. Sie weiſen auf die große Ausdehnung der tief eingeſchnittenen dalmatiniſchen Küſte, auf die trefflichen Häfen von Pola, Zara, Cattaro und Liſſa, und denken, die Herrſchaft über die See werde ſie mehr als entſchädigen für den Verluſt des Feſtungsviereckes. Sie legen ihrer Regierung die Pflicht ans Herz, größere Sorge dem Seeweſen zu widmen, das ſo lange als Stiefkind behandelt worden ſei, und blicken ſchon auf die Adria als einen öſterreichiſchen See. Die Italiener ihrerſeits heben den Handſchuh auf und verſchwören ſich, je einen Frieden annehmen zu wollen, der ſie von Iſtrien und Pola ausſchlöſſe und gegen öſterreichiſche Anfälle vertheidigungslos längs ihrer ganzen Oſtküſte ließe. Derart ſind die gegentheiligen Gefühle, mit welchen dieſe alten Feinde ſich zu den Friedensunterhandlungen in Bereitſchaft ſetzen.

THE TIMES.

31. Juli 1866.

Correspondenz aus Mailand.

Mailand, 27. Juli.

Wenn auch der erfolgreiche Marsch Medici's auf Trient, sowie die Waffenruhe und Wahrscheinlichkeit des Friedens einen beträchtlichen Theil der öffentlichen Aufmerksamkeit für sich in Anspruch genommen haben, fährt doch der Seekampf vor Lissa noch immer fort, das vornehmste Thema in der italienischen Presse zu bilden.

Der Morgen des 20. ließ sich stürmisch an, Regen wechselte mit rasch umspringendem Winde. Eben sollten die Operationen gegen die Insel wieder aufgenommen werden, als Signale die Annäherung der Oesterreicher

meldeten. Die Flotte formirte ſich in der vorher verabredeten Aufſtellung, Vacca an der Spitze der Colonne, Perſano im Centrum, Commodore Ribotti im Hintertreffen. Admiral Albini bildete mit ſeinen 8 Fregatten und den kleineren Fahrzeugen eine zweite Linie, 9 Kabellängen von den Panzerſchiffen. Das öſterreichiſche Geſchwader rückte mit voller Dampfkraft in zwei Gruppen heran, die eine von ſieben Panzerſchiffen, die andere aus dem Linienſchiffe „Kaiſer", 2 Fregatten erſter Claſſe und verſchiedenen anderen ſchwächeren Fahrzeugen und Kanonenbooten zuſammengeſetzt — in Allem 23 Segel. In dieſem Augenblicke ſetzte Admiral Perſano von ſeinem Flaggenſchiffe „Rè d'Italia" auf den „Affondatore" über, und bald danach befahl er eine Formation in Gefechtslinie, an deren Spitze Vacca verblieb. Hierauf brach das öſterreichiſche Geſchwader, die Veränderung in unſerer Aufſtellung benutzend, mit all ihrer Macht in unſere Flanke, um mit ihren Vordertheilen anzurennen. In einem Abſtand von blos 200 Meter von der feindlichen Linie eröffnete der „Carignano" das Feuer und gab damit das Zeichen zum Kampfe; die Panzerſchiffe des Gegners erwiderten unſere Lagen und drangen in das Centrum unſerer Aufſtellung vor, um den „Rè d'Italia" anzugreifen. An zwei Stellen getroffen, wies dieſes Fahrzeug gleichwohl zwei feindliche Enterungsverſuche ab, doch ward dabei ſein Steuer verdorben und ſomit auch ſeine Manöverirfähigkeit gelähmt. Während des Gegners verſtärkte Kräfte die Angriffe fortſetzten, ward es durch ſeine eigenen Brennſtoffe, welche auf Deck geſchafft worden waren, in Brand geſteckt; zuletzt drang durch die ungeheueren Riſſe

in seinen Seiten das Wasser ein und es versank. Mittlerweile hatte Vacca, nachdem er mehr als Eine Lage mit den österreichischen Panzerschiffen gewechselt, Gelegenheit gefunden, mit den hölzernen Schiffen, den „Kaiser" an der Spitze, der mit großer Tapferkeit focht, anzubinden; nachdem er solchergestalt durch die ganze österreichische Linie gedrungen war, befahl Vacca eine Rückschwenkung nach Links, um den Feind in der andern Flanke zu fassen.

Zusammenstimmung und Einheit der Action scheint bald hernach verloren gewesen zu sein. Jedes Panzerfahrzeug erkührte sich einen Einzelgegner und schlug sich auf seine eigene Faust. Dabei gerieth der „Rè di Portogallo" in einige Gefahr. „Es scheint", sagt der Berichterstatter, indem er mit Vorbehalt ein Gerücht wiedergibt, „daß er ein österreichisches Kanonenboot in Grund gebohrt hatte", und, während er sich gegen alle seine Widersacher stellte, sah er plötzlich den „Kaiser" mit vollem Dampf in seine Flanke daherbrausen. Eine rasche Wendung, welche auf Befehl ihres Commandanten Ribotti der Fregatte gegeben wurde, minderte die Beschädigung, die ihr wohl sonst zugefügt worden wäre; die beiden Fahrzeuge blieben während geraumer Zeit knapp beisammen und augenscheinlich gewissermaßen in einander verwickelt, während dessen sie Kleingewehrsalven wechselten; dem italienischen Capitän aber gelang es, seinem Gegner eine Lage aus seinen riesigen Geschützen beizubringen, worauf der „Kaiser" sich losriß und der Küste zusteuerte. „Er schien völlig abgetakelt, seine Masten weggeschossen, sein Schlot umgeworfen, sein Rumpf in Flammen. Viele behaupten, sie hätten ihn bald darauf sinken gesehen". Dies letztere war, wie man jetzt weiß,

nicht der Fall. Das erſte von den Italienern veröffentlichte Bulletin thut keines verloren gegangenen öſterreichiſchen Schiffs Erwähnung; dann erſchien ein nachträglicher Bericht, der beſagte, es ſei der „Kaiſer" nebſt noch zwei anderen Fahrzeugen in Grund gebohrt worden; dies wurde nun von der italieniſchen Preſſe fortwährend vergrößert, und mehr als ein Blatt ging ſo weit, zu behaupten, die Oeſterreicher hätten 8 Schiffe von ihrem Geſchwader eingebüßt. Jetzt ſcheint es nahezu feſtzuſtehen, daß ſie auch nicht um ein einziges gekommen ſind.

Man erzählt ſich, daß der „Affondatore" ſich mehr oder weniger mit etlichen der feindlichen Fahrzeuge herumgeſchlagen und beträchtlich gelitten habe, namentlich von Geſchoſſen, die ſchnurgerade durch das Schiff ſchlugen. Klar iſt, daß der neue Eiſenküraß weniger Unverwundbarkeit aufweiſt, als man erwartet hatte; es müßten denn die Oeſterreicher ganz unglaublich mächtige Feuerſchlünde beſeſſen haben.

Nach dieſen mannigfachen Gefechten, die durch etwa zwei Stunden gedauert hatten, fanden ſich die zwei Geſchwader von einander getrennt, indem die Oeſterreicher jene Stellung behaupteten, welche die Italiener zuerſt inne hatten, und vice versa. Unſer gepanzertes Kanonenboot „Paleſtro" war abgeſondert und in Brand mit Curs auf Leſina. Es brannte im Hintertheil und das Feuer griff raſch um ſich. Sein Commandant Capellini näherte ſich uns, um einem feindlichen Angriffe aus dem Wege zu gehen, und es gelang ihm, unſere Linie zu gewinnen; zwei Dampfer eilten, ihm zu helfen und ſeine Bemannung zu retten, aber er wies alle Hilfsanerbietungen zurück, „er wolle

auf seinem Schiffe bleiben"; doch gab er Allen, die gehen wollten, Erlaubniß dazu — allein nicht Einer verließ ihn.

Endlich nach einer weiteren halben Stunde, während welcher die Flammen die volle Herrschaft über das Fahrzeug gewonnen hatten, flog der „Palestro" auf, und mit ihm seine gesammte Bemannung; blos ein Officier und etliche Mann wurden gerettet.

Ist diese klare, ruhige Darstellung in allem Wesentlichen treu, wie ihre innere Wahrscheinlichkeit zu beweisen scheint, und wie auch Viele zu glauben geneigt sind, so kann kein Zweifel obwalten, wer die Schlacht gewonnen hat, und nur ein sehr geringer, wessen Schuld es ist, daß die Italiener nicht Sieger geworden. Man würde es gern eben so klar gemacht sehen, wer denn die Herren sind, die dem italienischen Volke schmeichelten und es belogen, indem sie ihm von dem traurigen Zustande der österreichischen Flotte erzählten, die, nach schweren Verlusten, im Kanal von Lesina durch einen Theil von Persano's Streitkräften blokirt würde, und unfähig wäre den Kampf zu erneuern oder zu entwischen.

All diese lärmende Entrüstung ist ebenso vorzeitig als unschicklich gegen einen Mann von hohem Ansehen, der seinem Lande doch bei andern Gelegenheiten ohne Frage gute Dienste geleistet hat. Es widerstrebt dem Gerechtigkeitssinne geradezu, ihn so ohne Proceß zu verdammen, und noch bevor eine authoritative oder officielle Darstellung der Schlacht veröffentlicht worden ist.

Die folgenden Einzelumstände in Betreff des Kampfes bei Lissa am 20. d. M. sind zu meiner Kenntniß gelangt. Es herrschte ein überaus dichter Nebel, als das Treffen

begann, und die italienische Flotte muß geradezu überrascht worden sein. Contre-Admiral Vacca, dessen Flagge von der Mastspitze des „Rè d'Italia" wehte, soll mit dem sinkenden Fahrzeug ertrunken sein. Das Panzerschiff „Ferdinand Max" rannte in drei italienische, das einzige jedoch, dem es ans Leben ging, war der „Rè d'Italia". Die österreichischen Holzschiffe, ganz vorzugsweise aber das Linienschiff „Kaiser", waren mittelst Ketten und Schienen nach Art des „Kearsarge" geschützt. Zwei der österreichischen Panzerfregatten waren mit gewöhnlichen Achtundvierzigpfündern armirt, anstatt der gezogenen Gußstahlkanonen, welche für sie in Essen bestellt worden. Eben diese Geschütze, die man in harten Thalern, voraus bezahlt hatte, wurden von der preußischen Regierung bei Ausbruch des Krieges zurückgehalten. Nicht geringe Verwirrung waltete an Bord der italienischen Fahrzeuge, während des Treffens, und Admiral Tegetthoff ist geneigt, diesem Umstande ihr „schlechtes Feuern" zuzuschreiben. Die Besatzung von Lissa war klein, allein ich bin nicht in der Lage anzugeben, welche ihre thatsächliche Stärke war.

THE TIMES.

15. August 1866.

Correspondenz aus Triest.

Die österreichische Seemacht.

Triest, 8. August 1866.

Nachdem ich soeben im Galignani vom 2. d. M. Ihren Leitartikel vom 1. über das Gelingen des atlantischen Kabels gelesen, erscheint es wie ein Anachronismus, sich hinzusetzen und über Schlachten und die zur Vernichtung von Menschenleben angewendete Wissenschaft zu schreiben; doch tröstet Einen der Gedanke, daß jedes Ding zwei Seiten hat, daß Völker ihren Culminationspunkt erreicht haben und gefallen sind, weil sie die Kunst des Krieges vernachlässigten, daß

die Einfälle der Barbaren vor uns als ein reinigendes und erneuerndes Princip mit ſich bringend betrachtet wurden, und daß England Amerika deshalb um nichts weniger achtet, weil es eben erſt ſeine Bluttaufe empfangen hat.

Die Schlacht von Liſſa hat zu ſo vielen Muthmaßungen und willkürlichen Auffaſſungen Anlaß gegeben, daß einige nähere Angaben nicht unintereſſant ſein dürften. Obſchon ſich der Wind vor Beginn des Kampfes gelegt hatte, rollte doch die See noch ſtark, ein Umſtand, der dem öſterreichiſchen Geſchwader zu gute kam, weil er den Feind hinderte, mit Sicherheit aus Entfernungen zu ſchießen, von denen aus ſeine ſchweren Geſchütze viel Schaden hätten anrichten können. Was nun dies ſchlechte Schießen der Italiener betrifft, ſo iſt das allerdings ein großes Räthſel. Zahlreiche Zeugen verſichern, daß die Kanonen häufig mit blinder Ladung abgefeuert wurden. Alle aber ſtimmen darin überein, daß die Anordnungen wunderbar mangelhaft geweſen. Das öſterreichiſche Geſchwader rückte in drei Abtheilungen vor, jede in Geſtalt einer Pfeilſpitze, die Schiffe vom Centrum aus en échellon. Jede Abtheilung hatte ihren Raddampfer zum Signaliſiren und die Befehle des Admirals wurden während der Schlacht getreulich überbracht und beantwortet, trotz Rauch und Kampfgewühl; denn obſchon die Böe aufgehört hatte, war doch noch die Briſe ſtark genug, um den Rauch wegzublaſen. Die Abtheilungen bewegten ſich jede zwei Kabellängen von der andern entfernt, und die ganze Schlachtreihe ſegelte ſchnurſtraks auf die italieniſche Linie los, bis Perſano's Manöver ſeine Panzerſchiffe in eine neue Stellung brachte, die nun von den Fregatten viel mehr unterſtützt wurde. Die erſte öſterreichiſche Abtheilung ging durch die italie-

niſche Panzerſchiff-Linie, und zwar zwiſchen dem dritten und vierten Schiffe, mitten hindurch, indem ſie ſelbe in Gruppen ſpaltete, welche in den Raum, den die durchgebrochenen Fahrzeuge hinter ſich gelaſſen, hineinſegelnd, auf den „Kaiſer“ losſtürmten. Tegetthoff machte eine Kreisſchwenkung linksum und eilte den Fregatten zu Hilfe; darauf nun kam es zu dem „Mêlée“, in welchem der „Rè d'Italia“ ſank. Dieſer wäre nach der Annahme der Italiener gar nicht zum Angriffe beſtimmt geweſen. Der öſterreichiſche Admiral hinwider konnte bis geraume Zeit nachher gar nicht wiſſen, was für ein Schiff er in den Grund gebohrt habe. Der „Max“ lief viermal an, allein Niemand wußte, war es dasſelbe Schiff oder jedesmal ein neues. Der erſte, zweite und dritte Anprall waren nicht ſo heftig als der vierte; die Mannſchaft in den Batterieen war gewarnt worden und hielt ſich auf den Beinen, aber der Stoß, durch welchen der „Rè d'Italia“ zu Grunde ging, ward mit voller Dampfkraft und im rechten Winkel gegeben. Die Leute an den Geſchützen wurden auf Deck mit Gewalt zu Boden geworfen und der Sporn erlitt arge Beſchädigung. Der Sporn des „Max“ iſt nicht ſolid, ſondern nur durch die Vereinigung der Platten, welche ſeinen Bug bekleiden und vorne ſich aneinander fügen, gebildet. Als er nun den Stoß vollführte, begannen, vielleicht das erſte oder zweite Mal, die Platten ſich zu trennen, wie man ſie denn auch nach der Schlacht vom Vordertheil abgeriſſen und ihre Ränder vom Holze abgelöſt und umgerollt fand. Die Bolzenköpfe waren natürlich herausgeſchleudert und verurſachten den Leck, der übrigens mit Leichtigkeit verſtopft ward. Von den übrigen Fahrzeugen wurde ſehr wenig „angerannt“, und was die

Italiener betrifft, so verfehlten sie im Allgemeinen ihre Stöße. Der „Kaiser" machte seinen Einen großen Versuch und fügte damit dem „Rè di Portogallo" bedeutenden Schaden zu; er büßte aber durch den Anprall Fockmast und Schlot ein und vermochte sich selbst nur mit größter Mühe vor einem Brande zu bewahren. Er verlor überdies 2 Kanonen durch das feindliche Feuer, und ähnliches widerfuhr zwei anderen Stücken auf der Flotte, darunter ein gezogener Vierundzwanzigpfünder. Das zersplitterte Mundstück des letzteren Geschützes soll abgenommen werden, und dieses, falls es nochmals tauglich wird, wieder an Bord gehen. Mit den gedachten Ausnahmen war die ganze Flotte am nächsten Tage seetüchtig, nachdem sich jedes Fahrzeug selbst als diensttauglich gemeldet hatte. Der „Kaiser" und der „Max" werden ihre Ausbesserungen bei Ablauf der Waffenruhe beendigt haben.

Es gab viel Kopfzerbrechen unter den Flottenofficieren zu Pola darüber, wie es kam, daß dem „Affondatore" sein Versuch, den „Kaiser" zu nehmen oder zu zerstören, mißlang. Die allgemeine Ansicht scheint die zu sein, daß die Thürme erschüttert worden seien und nicht arbeiten wollten, und daß er etwa besorgte, ein erfolgreicher Angriff möchte ihn ebensogut auf den Grund hinabbringen wie den Gegner. Jedermann war erstaunt ob der rasenden Schnelligkeit, mit welcher der „Rè d'Italia" gesunken, und sie sagen, der Sporn eines Schiffes dürfe ja nicht zu lange sein, sonst bliebe nicht Zeit ihn wieder herauszuziehen, so daß Sieger und Besiegter miteinander umkommen müßten, wie zwei Hirsche, die sich mit ihren Geweihen verwickelt haben. Und nicht das allein; ein angeranntes Schiff rollt

über vom Stoß (selbst Geschütze reißen sich los, die sodann auf Deck hin und her geschleudert werden) und schwingt sich wieder mit unglaublicher Kraft zurück, die hinreicht einen Sporn zu zerbrechen. Nun ist der Sporn des „Affondatore" 30 Schuh lang, und es würde schwer gehalten haben, ihn zu rechter Zeit zurückzuziehen, um ihn selbst vor dem Bruch, das Fahrzeug aber vor dem Mitsinken zu bewahren. So mochte er wohl gute Gründe gehabt haben, den zum Krüppel gemachten „Kaiser" fahren zu lassen, der ihm in der allerausgesprochensten Weise Zähne und Krallen wies, und jederzeit zu einer concentrirten Breitseite fertig. Italienische Berichte wissen von den ungeheuren Geschützen zu sagen, die der „Kaiser" geführt haben soll, und werden es vielleicht kaum glauben, was ich von dem officiellen Verzeichnisse über die aufgebrauchte Munition hier in Abschrift gebe, nämlich: der Kaiser feuerte 672 Vollkugeln und 33 Bomben aus seinen glatten Dreißigpfündern, 4 Lagen aus seinen gezogenen Vierundzwanzigpfündern und 137 Bomben aus seinen glatten Sechszigpfündern. Er hatte kein schwereres Geschütz an Bord. Die Gesammtsumme aller Schüsse, welche von jedem einzelnen Schiffe abgefeuert wurden, ist wie folgt:

„Ferdinand Max" 156, sämmtlich Achtundvierzigpfünder, „Habsburg" 168, „Don Juan d'Austria" 177, „Prinz Eugen" 234, „Kaiser Max" 217, „Salamander" 211, „Drache" 121, „Kaiser" 850, „Schwarzenberg" 280, „Novara" 342, „Radetzky" 289, „Adria" 221, „Donau" 326, „Erzherzog Friedrich" 250, „Hum" 48, „Velebich" 92, „Streiter" 83, „Dalmat" 75, „Wall" 32, „Kerka" 16, „Elisabeth" 71, „Hofer" 51, „Seehund" und „Nareuta" Zahl unbekannt.

Schwere Vollkugeln und Bombentrümmer, die von den italieniſchen Schiffen geſchleudert wurden, ſind in Admiral Tegetthoff's Cabine aufgereiht und ich bemerkte darunter dreihundertpfündige Armſtrongkugeln. Etliche Stahlgeſchoſſe trugen den Namen Krupp und waren vermuthlich aus ſeinen Vorderladern abgefeuert worden. Viele Kugeln und Bomben waren auf Liſſa geſammelt worden, deren Ziel die Schanzen geweſen, welche am Tage vor der Schlacht eine anhaltende und heiße Beſchießung zu beſtehen gehabt hatten. Der alte engliſche Begräbnißplatz, in welchen die Reſte der in Hoſte's Seetreffen getödteten Mannſchaft ruhen, wurde einigermaßen beſchädigt; allein wo es für die Lebenden keine Schonung gibt, wer darf da Rückſicht für die Todten vorausſetzen?

Die allgemeine Meinung der Officiere ſcheint die zu ſein, daß gezogene und glatte Geſchütze an Schiffsbord in richtigem Verhältniß zu einander ſtehen ſollten, daß die einzige Möglichkeit, dieſe Schlacht zu gewinnen, für ſie darin lag, dem Gegner geradezu auf den Leib zu rücken und jeden Fernkampf zu vermeiden, daß, wenn der eine Theil darauf beharrt in geſchloſſener Ordnung zu kämpfen, es für den andern äußerſt ſchwierig iſt dem auszuweichen, und daß, hätten ſie Hinterladungskanonen gehabt, ſie auch weit mehr Lagen zu geben vermochten, denn oftmals befanden ſie ſich zu knapp am Gegner, um laden zu können. Nach Allem jedoch ſcheint die beſte Schlußfolgerung aus ihrer Erfahrung die zu ſein: Concentrirt eure Breitſeitenlagen und lauft an, wenn und wann ihr könnt. Die glatten Kanonen hätten etliche Stahlgeſchoſſe und die Officiere ſagen, dieſe müßten in Einer Maſſe in die italieniſchen Planken durch- oder

eingedrungen sein und auf diese Weise Anlaß zu der Vermuthung gegeben haben, als führten die Oesterreicher ungeheuere Geschütze.

Es ist zu bedauern, daß kein Krieg geführt werden kann, ohne daß eines das andere der Grausamkeit beschuldigte. Tegetthoff fluchte vor Zorn, daß ihn die Italiener die ertrinkende Bemannung des „Rè d'Italia" nicht wollten retten lassen, und nun sieht er sich selbst angeschuldigt, als hätte er auf die Umherschwimmenden schießen lassen. Ein solches Benehmen wäre schon an und für sich unter den regulären Streitkräften irgend einer Nation im höchsten Grade unwahrscheinlich; allein welcher Schimpf immer auf das österreichische Heer und seine Flotte gehäuft werden mag, die Herzensgüte und Ritterlichkeit der Officiere läugnen, ist einfach ein Beweis, daß ihr sie nicht kennt; es ist auch Keiner von Allen welche in der Schlacht gegenwärtig waren, der solchem Mährchen nicht aufs Allerbestimmteste widerspräche.

Es ist nicht lange her, daß die Wiener Blätter voll waren von Admiral Tegetthoff's Besuch beim Kaiser, wie er in Schönbrunn gespeist hat u. s. w. Thatsache ist, daß er die Flotte gar nicht verlassen hat und es erst zu thun gedenkt, wenn die Waffenruhe in einen Frieden auszulaufen verspricht. Die Eisenbahnen sind noch ausschließlich für Truppenbewegungen in Anspruch genommen, und es wird nöthig sein, nach Görz zu fahren, um sich zu vergewissern, wie es dort steht. Alle Freunde Italiens werden dieses sicherlich nicht drängen, den Krieg zu verlängern, auf die Gefahr hin, das zu verlieren, was ihm jetzt angeboten wird. Wenn auch der Feldzug im Norden verloren ist,

ſo herrſcht doch im öſterreichiſchen Heere nicht der mindeſte Zweifel an ſeiner Ueberlegenheit den Italienern gegenüber, und es ſtrömen Tag für Tag Truppen nach Süden. Die Schlacht von Cuſtozza bewies, daß der Erzherzog eben ſo gut zu manöveriren als zu fechten weiß, und ein Theil ſeiner Armee iſt in dieſem Augenblicke bereits mit Hinterladern bewaffnet.

THE TIMES.

20. Auguſt 1866.

Correſpondenz aus Trieſt.

Die öſterreichiſche Flotte.

Trieſt, den 13. Auguſt 1866.

Admiral Tegetthoff hat dem öſterreichiſchen Volke die Augen über die Thatſache geöffnet, daß es eine Flotte, und noch dazu eine gar nicht ſo verächtliche Flotte beſitze, obſchon ſie vom Kriegsminiſterium geleitet wurde, ſeit ihr Seemann-Erzherzog ſie verlaſſen hatte um Kaiſer zu werden. Das Scheiden des Erzherzogs Max, wie ihn die Officiere und Matroſen noch immer vertraulich nennen, wird tief beklagt,

und man ſpricht von ihm nur in den wärmſten Ausdrücken. Er ſcheint es zu ſein, der das öſterreichiſche Seeweſen recht eigentlich geſchaffen hat, und ſeine Thatkraft und ſein Einfluß in Wien werden ſchwer vermißt. Schiffswerften und Arſenal zu Pola ſind durchaus Schöpfungen ſeiner wirkungsreichen Verwaltung, und es dürfte ſich für das öſterreichiſche Seeweſen ein ſo hochgeſtellter Freund ſo bald nicht wieder finden. Aber die Götter helfen denen die ſich ſelber helfen; es wird nicht Schuld der Marine ſein, wenn ſie wieder in Vergeſſenheit zurückfallt. Die Officiere erzählen, ſie würden, wenn ſie ſich in Uniform in den Straßen Wiens zeigten, förmlich angeſtarrt und man frage ſie, welcher Nation ſie angehörten. Wird Oeſterreich ein ſeefahrender und handeltreibender Staat werden, nachdem es ſeinem Einfluſſe in Deutſchland entſagt hat? Solche die ſein Zukunftsgeſchick mit dem Auge des Sanguinikers ſehen, behaupten „Ja“. Aber wo iſt ſein Küſtenſaum, wo ſind ſeine Häfen — wo vor Allem iſt das Geld um Beides, eine Armee und eine Flotte zu erhalten? Das Intereſſe in der Marine erreichte heute ſeinen Culminationspunkt, als der Erzherzog Albrecht Trieſt beſuchte und die Schiffe beſichtigte. Begleitet nur von einem Theile des Stabs verließ Se. kaiſ. Hoheit mit dem Eiſenbahnzug Görz um ½8 Uhr Morgens und wurde bei ſeiner Ankunft in Trieſt um ¼ nach 9 Uhr von dem Statthalter mit ſeinen Beamten und vom Admiral und deſſen kleinem Stabe empfangen. Der Morgen war trüb geweſen mit zeitweiſem Regen, klärte ſich aber, als der Zug abfuhr, und die Sonne brach hervor, als derſelbe den ſteilen Berghang der nach Trieſt führt, herabrollte. Wagen

warteten am Bahnhofe, um den Erzherzog und sein Gefolge an den Hafendamm gegenüber dem Stadthause zu bringen, wo Admiral Tegetthoff der Ankunft des Armee-Obercommandanten harrte. Nach den ersten Begrüßungen verfügte sich die ganze Gesellschaft an Bord des „Greif", der ursprünglich zu einem Vergnügungsboot für den Kaiser gebaut, dem Zwecke den er nun zu erfüllen die Aufgabe hatte, wunderbar angepaßt worden war. Wenige Minuten Steuern brachte die Flotte in Sicht, die in zwei Linien dalag, Panzerschiffe und Fregatten vorne, die Kanonenboote in zweiter Reihe. Der „Greif" glitt mit ruhiger, gleichmäßiger Bewegung an der Front der ersten Linie dahin, und die militärischen Besucher waren eben so verwundert als entzückt von dem für sie neuen Anblick einer wahrhaftigen Flotte, die ruhig auf einem wirklichen Meere schwamm, und von den Klängen seemännischer Begrüßung. Es war den Tag vorher erzählt worden, der „Kaiser" werde nicht anwesend sein, da seine Ausbesserungen noch in vollem Gange wären, ja, die Freunde Italiens in Triest schickten sogar die Versicherung in die Welt, daß das Gerücht von seinem Verluste sich bestätigt hätte, denn warum erschien er nicht am ersten Tage, da die Flotte von Pola heraufkam? Aber zwischen den Gegenständen von schwarzem und seltsam ungeschlachtem Aussehen tauchte zuletzt ein weitaus anmuthigerer Gegenstand auf: ein Zweidecker mit seinen weißen, mit schwarzen Flecken unterbrochenen Seiten — in der That, der „Kaiser" selbst, allerdings nicht ohne Einbuße an seiner Schönheit, — die hohen zugespitzten Masten waren nicht mehr vorhanden, und sein allgemeines

Aussehen war mehr kriegsmäßig als zu Paradezwecken angethan.

Nachdem der „Greif" an der ganzen Reihe der großen Fahrzeuge vorüber war, wendete er, geführt von der „Elisabeth" (der treuen Ueberbringerin von Tegetthoff's Signalen während der Schlacht) langsam rundum und fuhr die Linie der Kanonenboote ab, von denen vier die Keckheit hatten, am gedächtnißreichen 20. den „Affondatore" anzugreifen, und ihn, den rückweichenden, zu verfolgen, wie Sperlinge einen Habicht. Nach Beendigung der Inspection legten Boote an, und die anwesenden Erzherzoge Albrecht, Leopold und Heinrich bestiegen dieselben um den Streifen Wasser, der zwischen ihnen und dem „Kaiser" lag, zu überschreiten. Die ganze Suite folgte Ihren kaiserl. Hoheiten, aber die Treppen waren steil, die Boote schaukelten in bedenklicher Weise hin und her, und die Beine von einigen der Generale waren steif von Alter und ehrenvollen Strapazen im Dienste ihres Monarchen, und das steht außer Frage: manches Antlitz, das beim Sturm auf Custozza oder am Unglückstage von Königgrätz unbewegt geblieben, ward ein wenig bleich bei dieser neuen und schauerlichen Unternehmung.

An Bord angelangt, wie viel gabs da nicht zu fragen, und wie wenig Zeit, die gewünschte Auskunft zu empfangen! Wie hatte es der Capitän angestellt, durch jene 4 Panzerschiffe hindurchzukommen? „Er hatte keine Idee, gab nur immer volle Lagen auf das Nächste, und hielt sich Alle vom Leibe, bis der „Rè di Portogallo" auf ihn hergerannt kam, und er nun sah, daß es da kein Entrinnen gab, daß

Einer oder der Andere von ihnen den Kürzern ziehen müſſe; und ſo manöverirte er ſo gut es ging, um ſich den Zuſammenſtoß zwiſchen ſeinem Bug und der feindlichen Flanke zu ſichern", — und ſo, und ſo: es iſt eben die alte Seegeſchichte, der Eine Theil kaltblütig und voll Zuverſicht auf ſeinen Admiral, der noch nie den Kopf verloren, der andere begeiſtert, ſchlecht eingeübt, und ſchon im Voraus die Fähigkeit des Führers anzweifelnd, der während der ganzen Schlacht nicht ein einzigmal Anordnungen und B fehle gab.

Der Erzherzog ſprach mit der in Parade aufgeſtellten Mannſchaft, beaugenſcheinigte das Schiff, verwunderte ſich ob des kleinen Kalibers der Geſchütze und gewann die allgemeine Zuneigung, wie er es nicht anders verdient; denn er iſt eben ſo herzensgütig wie erfahren in der Kriegswiſſenſchaft, und nach Gebühr hochgeachtet ſowohl von den Mitgliedern ſeines Stabs, ſowie von Jedermann, mit dem er in Berührung tritt. Hierauf verließen die kaiſerlichen Hoheiten den „Kaiſer" und begaben ſich auf den „Max", des Admirals Flaggenſchiff, wo ſie hörten, wie der „Rè d'Italia" zwiſchen die Holzfregatten und Kanonenboote eingedrungen war und mehrere der letzteren in die äußerſte Gefahr gebracht hatte, nachdem die italieniſche Linie von den öſterreichiſchen Panzerſchiffen durchbrochen worden war; wie Tegetthoff ſo ſchnell als die Schiffe nur zu wenden vermochten, umkehrte, ihnen Luft zu machen, und wie er die Wechſelſchickſale des Tages durch die Wirkung ſeines furchtbaren Anpralls krönte. Es ſchien das Intereſſe an dieſer See-Heerſchau ſo groß zu ſein, daß die kaiſerlichen Gäſte an den Verlauf der Zeit gemahnt und aufmerkſam

gemacht werden mußten, wie ihr urſprüngliches Vorhaben, ſechs oder ſieben Fahrzeuge zu beſichtigen, ſie bis 9 Uhr Nachts beſchäftigen würde; wie es ſchon Mittag und eine große Anzahl von Gäſten um 1 Uhr zum Frühſtück geladen ſei. So ſchloß denn der Erzherzog mit Widerſtreben ſeinen Beſuch ab, der, wie er nachträglich verſicherte, eines ſeiner intereſſanteſten Erlebniſſe geweſen war.

THE TIMES.

21. August 1866.

Correspondenz aus Triest.

Triest, 15. August 1866.

Wenn Oesterreichs große Nordarmee eine vollständige Niederlage und Demüthigung erlitt, war Italiens schöne Flotte nicht minder unglücklich, und es wäre für letztere Macht angezeigt, dem Beispiele der ersteren zu folgen, einzugestehen, daß sie gefehlt habe, sich mit Würde in die Lage zu schicken, und ihre Zeit lieber auf neuen Aufbau als auf Gegenbeschuldigungen zu verwenden. Einen Feldherrn ungehört verurtheilen, ist augenscheinlich eines der am hartnäckigsten von der Volksstimme in Anspruch genommenen Privilegien, aber unredlich ist es, die mitbestimmenden Umstände des Falles

ganz und gar außer Acht zu laſſen. Es läßt ſich nicht beſtreiten, daß Admiral Perſano die Verantwortlichkeit zu tragen habe ſowohl für den Stand der Flotte als auch für den offenbaren Mangel an Verhaltungsmaßregeln, der ſich bei Officieren und Mannſchaft kund gab, er müßte denn überzeugend darthun können, daß er wirklich das Aeußerſte geleiſtet habe; Niemand aber ſollte ihn ob des Mangels an Erfolgen tadeln, der Einſicht in das Materiale genommen, mit dem er zu ſchaffen hatte. Es iſt wohl bekannt, daß die italieniſchen Fahrzeuge größer waren als die ihrer Widerſacher, zahlreicher und meiſtentheils auch nach neueren Principien erbaut; gleichwohl war die Zuverſicht der Oeſterreicher nach der Schlacht ſo groß, daß ſie entſchloſſen waren, den Feind ſofort wieder und wo ſie ihn nur treffen mochten, anzugreifen, und des Erfolges verſichert, da ſie fanden, wie wenig ſie von ſeinen Geſchützen ſowohl als von ſeinen Sporen gelitten hatten. Was ſoll man von Artilleriſten ſagen, die mit Kartätſchen und Shrapnels auf Panzerfregatten feuerten, und von Matroſen, die ihre Schiffe in Grund rennen ließen von Feinden, denen ſie an Dampfkraft und nahezu allen Vortheilen im Manöveriren überlegen waren? Aber das war wirklich der Fall. Ein Beſucher auf der Flotte ſieht ſich umſonſt nach Platten um, die von den dreihundertpfündigen Geſchoſſen durchbohrt wären, deren Kraft wir ſo gut kennen, und es bedarf einer ſorgfältigen Unterſuchung, bevor er die paar Kugel- und Bombenſpuren an den Seiten der Schiffe zu entdecken vermag. Meinem Wunſche, die Tiefe und den Umfang der Eindrücke zu meſſen, wurde aufs Freundlichſte gewillfahrt, es galt nur die Schwierigkeit ſie zu finden. Laßt ſehen: der „Don

Juan" hat deren zwei an Backbord und der „Dalmat" hat eine Plattenecke beschädigt und außerdem ein paar Bombenspuren, und dergleichen mögen wir wohl noch hier und dort durch die ganze Flotte finden". Das war die Antwort, die Graf Kilmannsegge darauf gab, welcher so gütig war, gestern mit mir die Flotte zu besuchen. Ein anderer Capitän von einem Kanonenboote äußerte sich, wenn er sich so etwa 400 Ellen von einem Panzerschiff entfernt befand, dessen Geschosse um ihn herum ins Meer fielen oder durch sein Takelwerk sausten, ohne ihn auch nur Einmal zu treffen, da konnte er nicht umhin sich wieder und immer wieder zu fragen: „Ist das wirklich eine Schlacht?" Die ganze Geschichte erschien vielen von den Schiffen fast wie ein Spaß, obschon der „Kaiser" übel genug wegkam. Ob die Italiener durch die Kühnheit des Angriffes von Seite eines Feindes, dem sie sich an Macht so sehr überlegen wußten, in Verwirrung gesetzt wurden, oder ob die in einem Seekampfe zum Gelingen so nothwendige Kaltblütigkeit fehlte, ist unmöglich zu entscheiden, aber die Thatsache steht fest, daß Tegetthoff's Schiffe verhältnißmäßig, man kann sagen, unberührt waren; den Hauptschaden (nächst dem „Kaiser") hatte das Flaggenschiff bei seinen Angriffen auf die Eisenflanken seiner Gegner erlitten. Keine einzige Platte fand sich durchlöchert, obwohl die Dicke des Eisens nur beiläufig $4^3/_4$ Zoll beträgt, keine einzige zersprungen, mit Ausnahme der abgebrochenen Ecke auf dem „Dalmat", und es bedarf der Notorietät aller Einzelumstände, um es glaubwürdig zu finden, daß diese gepanzerten Fregatten und hölzernen Fahrzeuge sich in Wahrheit durch zwei Stunden in heißem Kampfe befunden haben. Mit der Gewißheit solch ar-

tilleriſtiſcher Unfähigkeit und dem Beweiſe von der Wirkſamkeit der feindlichen Sporen vor Augen, würde Admiral Perſano ſich gar ſehr mit dem Vorwurfe der Uebereilung belaſtet haben, hätte er ſich ein zweites Mal in ein derartiges „Mêlée“ eingelaſſen. Wären ſeine Kanoniere ihrer Aufgabe gewachſen geweſen, er hätte ſeine ſchweren Geſchütze auf 1000 Ellen Entfernung ſpielen laſſen, aber Tegetthoff würde dann entweder zu einem zweiten Angriff geſchritten oder in den Hafen S. Giorgio zurückgegangen ſein, wo die Batterieen S. Giorgio, Madonna und Schmidt die verminderte Leiſtungskraft des „Kaiſer“ mehr als ausgeglichen hätten.

Gleich zu Anfang des Gefechtes, als die erſte öſterreichiſche Schiffsabtheilung die gegenüberſtehende Linie durchbrochen hatte, drangen zwei italieniſche Panzerfahrzeuge, von denen das Eine der „Rè d'Italia“ war, an den Fregatten vorüber zum Angriff auf die kleine Flottille der Kanonenboote ein. Dieſe letzteren waren ſo dicht in Rauch gehüllt, daß ſie ſich unmöglich vorſehen konnten, um dem nahen Verderben zu entrinnen; und es wären ohne Zweifel mehrere von ihnen verloren geweſen, wenn die wuchtigen Fregatten in die Schaar einbrachen. Zwei derſelben jedoch, der „Dalmat“ und der „Velebich“, erſpähten die feindlichen Ungeheuer und lenkten durch muthvolles Manöveriren die Aufmerkſamkeit der Gepanzerten auf ſich. Wie das Rebhuhn zu Sommers Anfang ſich verwundet ſtellt und mit hangenden Flügeln und ſchwachem Piepen den Wanderer anlockt ihm zu folgen, damit er die junge Brut verfehle, ſo nahmen dieſe beiden kleinen Kanonenboote in beherzter Weiſe das Werk auf ſich, ihre Genoſſen zu retten, die ſich außer Stand befanden die drohende Gefahr wahrzunehmen.

Die gewaltigen Feinde nahmen die Herausforderung an und jagten das gewandte Paar, das sie solchergestalt hinter die ganze Colonne lockte. Während sie unter fortwährendem Manöveriren und Hin- und Widerschwenken oft mit knapper Noth entrannen und von ihren Geschützen so gut sie konnten Gebrauch machten, bemerkte der Admiral ihre gefährdete Lage und schickte ihnen zwei Panzerschiffe zu Hilfe. Es kann nicht lange nach diesem Zwischenfalle gewesen sein, als der „Erzherzog Max" und der „Rè d'Italia" sich Seite an Seite im Dahinlauf befanden. Der „Max" war ein wenig voraus und Capitän Sternegg, nachdem er fand, daß Breitseiten-Lagen seinen Gegner nur schrammten, dort und da eine Platte aufklopften, aber ihn nicht zum Sinken brachten, entschloß sich kurz, ihn mit dem Sporn anzurennen. Gehorsam der Hand des Steuermannes kehrte sich das Vordertheil des Schiffes nach Innen und die Feinde prallten zur tödtlichen Begegnung aneinander. Zwei Curse standen nun dem „Rè d'Italia" offen: sich vom „Max" ein wenig abzuwenden und ihrem Lauf nahezu parallele Richtung zu geben, auf diese Art den Stoß abzuschwächen — oder sich gegen ihn zu kehren und es darauf ankommen zu lassen, wer von Beiden nun eben den ausgiebigsten versetzen werde. Zum Unheil für ihn selbst wählte der „Rè d'Italia" weder den einen noch den andern, zögerte vielmehr, hielt an und suchte sich durch Rückbewegung zu sichern. Dem unglücklichen Fahrzeug war es eben gelungen, seinen Lauf zu hemmen, und es begann langsam zurückzugehen, als der „Max" es anlief. Der Anprall war so heftig, daß die beiden Gegner in die Höhe gehoben wurden, der „Rè d'Italia" überlehnend, das Deck mehr abgekehrt, den

Bauch mehr zugewendet ſeinem Widerſacher, welcher ſein Vordertheil über ihm bäumte und ſodann wieder herabglitt, krachend durch Platten, Fütterung und Rippen. Durch Meſſung der Spuren am „Max" hat ſich mit Gewißheit ergeben, daß die Wunde in der Flanke des italieniſchen Schiffes nicht weniger als zweiundſechzig Quadratfuß maß. Einen Augenblick lang blieb der „Rè d'Italia" in einem Winkel von etwa 45 Graden, und der Capitän des „Dalmat", der ſich innerhalb zweier Kabellängen auf der dem „Max" entgegengeſetzten Seite befand, rief aus: „Welch prächtiges Deck!" Aber als der „Max" ſich langſam losmachte von dem verwundeten Schiffe, das nun kein Feind mehr, lehnte es ſich ſachte gegen ihn herüber und füllte ſich ſo raſch mit Waſſer, daß ſein Sinken in die Tiefe deutlich beobachtet werden konnte. Es war nicht Zeit dazu, auf die Uhr zu ſehen und wiſſenſchaftliche Beobachtungen zu machen, allein mir wurde von ſolchen, die dem Schauplatze am nächſten waren, verſichert, daß in weniger denn zwei Minuten, vom Zurückweichen des „Max" an, der „Rè d'Italia" übergeneigt, gefüllt, aufgerichtet und mit der Spitze voraus 200 oder 300 Faden tief auf den Grund der Adria verſunken war. Der öſterreichiſche Admiral gab Befehl anzuhalten und die Boote ins Meer zu ſetzen, allein zwei von den italieniſchen Panzerſchiffen kamen ſoeben gegen ihn heran, und ſein Capitän meldete, daß die Boote bei der Geſchwindigkeit, mit der ſie gingen, unmöglich ausgeſetzt werden könnten und daß Aufenthalt Vernichtung wäre. Die „Eliſabeth" that ihr Beſtes, bis ſie vom Feinde vertrieben ward, aber der entſetzliche Anblick erſchütterte Tegetthoff dergeſtalt, daß er in der Folge an die Regierung nach

Wien die Bitte schrieb, sie möge in Vorschlag bringen, daß es in alle Zukunft Kriegsdampfern oder Booten civilisirter Nationen gestattet sein solle, weiße Flaggen zu führen und unbehelligt unter den Streitenden zu kreuzen, um, wenn möglich, die Opfer solch furchtbarer Begegnungen zu retten.

Man sagt, und ich glaube es auch fest, daß vor der Schlacht bei Königgrätz keinerlei Anordnungen über die Art und Weise eines Rückzuges oder über eine Rückzugslinie für den Fall, wenn die Schlacht in eine Niederlage ausgehen sollte, getroffen worden waren. Tegetthoff hingegen verwendete einen großen Theil der Nacht vor Lissa dem Studium aller nur möglichen Zufälle, und seine Capitäne waren von seinen Absichten so wohl unterrichtet, daß sein Tod keine Verwirrung hervorgebracht hätte. Er stand auf seinem Quarterdeck während des Treffens und war ebenso kaltblütig als verwegen in seinen Manövern. Seine Officiere sprechen alle insgesammt mit Begeisterung von ihm und sagen, daß er den Maria-Theresien-Orden, welcher nur Solchen verliehen wird, die etwas über ihre Pflicht hinaus gethan, redlich verdient habe. Als sie aufgefordert wurden, Jene aus ihren Reihen zu bezeichnen, welche sich einer Ordensverleihung am würdigsten erwiesen hätten, verlangten sie den Maria Theresien-Orden erster und zweiter Classe für Admiral Tegetthoff und Vice-Admiral Petz vom „Kaiser", und baten, es möge bei den Uebrigen kein Unterschied gemacht, sondern Alle mit einer kleinen Medaille als Zeichen, daß sie bei Lissa ihre Schuldigkeit gethan, betheilt werden.

Capitän Moll fiel bald nach Beginn des Gefechtes. Ein paar Tage vorher hatte er an heftigem Kopfschmerz gelitten, wahrscheinlich Fieber, und wiederholt geäußert, es

ſei ihm, als ob ihm der Kopf zerſpringen wolle. Armer Geſelle! Einer der erſten Schüſſe in der Schlacht traf die Telegraphenſcheibe und trieb ihm dieſelbe durch die Hirnſchale, wobei ihm die Hälfte des Kopfes weggeriſſen wurde. Capitän Klint ward etwas ſpäter durch eine Bombe getödtet, welche ihm in den Leib fuhr und platzte, indem ſie ihn in Stücke zerfetzte, die wie Splitter umhergeſtreut wurden, von denen einer noch einen Seecadeten verwundete. Capitän Klint's Gattin iſt eine Engländerin.

Der größte Schaden, welchen ein einzelnes Geſchoß während der Schlacht angerichtet hatte, war an Bord des „Kaiſer", wo eine dreihundertpfündige Bombe platzte, 20 Mann tödtete und ein Geſchütz unbrauchbar machte. Eine andere riß das Mundſtück einer Kanone fort und ſchleuderte mehrere Splitter nach Innen. Eine dreihundertpfündige Kugel traf den Bug des „Don Juan", und ging durch beide Wände des Fahrzeuges, doch fand ſie da geringen Widerſtand, denn die Dringlichkeit, Schiffe fertig zu bekommen, war ſo groß geweſen, daß der ganze Bug des „Don Juan", der urſprünglich hätte aus dünnen Eiſenplatten ſein ſollen, um Zeit zu ſparen, nur mit Holz verkleidet ward; er hat ſelbſtverſtändlich einen Gürtel von $4\frac{1}{2}$ bis 5zölligem Eiſen längs der Waſſerlinie. Das Uebrige ließ man unbeſchlagen, um den Tiefgang des Fahrzeuges zu erleichtern, falls es feſtſitzen ſollte.

Aus dem äußeren Zuſtande der öſterreichiſchen Flotte nach dieſem Treffen laſſen ſich in Hinſicht auf die Widerſtandskraft eiſerner Platten gegen ſchweres Geſchütz keine Schlußfolgerungen ableiten, denn die wenigen Geſchoſſe, welche dieſelben trafen, waren ſämmtlich entweder Rund-

geschosse oder Bomben. Ich glaube die Spur des eigenthümlichen Armstronggeschosses in der Flanke des „Salamander" entdeckt zu haben, wo Etwas zwei Fuß unterhalb einer Stückpforte einschlug, explodirte und eine Platte $^1/_2$ Zoll umbog, dabei die Bolzenköpfe zweier anderer erschütterte, welche unmittelbar angrenzten. Diese Platten waren französische, etwas über $4^1/_2$ Zoll dick und im Jahre 1860 angefertigt. Der tiefste Eindruck war am „Don Juan", wie ich glaube, durch ein achtundsiebzigpfündiges Rundgeschoß erzeugt, da viele von diesem Kaliber aufgelesen worden sind. Die Spur umgab ein gefranster Rand von Metall, der aus der Platte gepreßt worden war, aber nicht ein einziger Riß, noch wies die Fütterung die geringste Beschädigung.

Der „Don Juan" ist mit österreichischen in Steiermark gearbeiteten Platten gepanzert.

Die Holzschiffe wurden rund um und zwischen den Stückpforten mit Kettentauen behängt, allein ich habe nicht gehört, daß diese Vorrichtung auch nur eine einzige Kugel oder selbst eine Bombe aufgehalten hätte. Die Schußweite war so kurz, daß Rundhohlgeschosse diesen schwachen Schutz durchschlugen und im Innern platzten. Ich fragte einen Officier, weshalb man doch so große Mühe an so geringen Endzweck gewendet habe, worauf er lachend erwiderte: „Es hält die Ingenieure warm und gibt ihnen ein Gefühl von Protection". Diese Vorrichtung stetigt auch das Schiff beim Schlingern, und ein Officier sagte, er habe die Absicht, es statt seines Ballastes mit einem Eisengürtel an der Außenseite zu versuchen.

Groß iſt der Abſtand zwiſchen den ſchmuckloſen öſterreichiſchen Fahrzeugen, ſchmucklos gebaut, ſchmucklos gepanzert und ſchmucklos bemannt, und der „Ticonderoga" mit ihren epaulettirten Seeleuten und polirten Metallrädern der Laffeten, und noch größer der Abſtich von dem Hauptdeck, der vollendeten Ordnung und den ſcharfen Commandoworten, welche man an Bord der „Enterpriſe" zu ſehen und zu hören bekommt. Die öſterreichiſchen Officiere ſchauen mit verlangenden Blicken auf deren Somerſetgeſchütze und kleine aber ſtarke metallene Blockwagen, und alle jene kleinen zahlreichen Einrichtungen, welche ein gutgehaltenes engliſches Schiff zum Inbegriff alles Zierlichen und Nützlichen machen. Die Schlitten für die amerikaniſchen Laffeten verdienen wohl in England Beachtung, mehr noch, wie mich bedünken will, als die Kanonen, von denen ſo viel die Rede war. Erſtere liegen kreuzweiſe auf breiten Rädern von Kanonenmetall, welche mittelſt eines Hebels mit excentriſchen Achſen auf Deck gebracht, und wenn nicht mehr benöthigt, wieder fortgeſchafft werden können. Es läßt ſich nichts denken, was glatter und leichter arbeitete; allein nach engliſchen Begriffen würden die Geſchütze auf ſchnellem Schiffe bei ſchwerer See eben nicht leicht zu handhaben ſein. Vielleicht daß die italieniſchen Anordnungen gegen das Rollen, das die Fahrzeuge während der Nacht vor Liſſa hin und her warf, unzweckmäßig waren. Einer der Officiere der „Ticonderoga", welcher aide-de-camp des Admirals Dahlgren im letzten Kriege geweſen, ſprach ſich in entſchiedener Weiſe gegen Thurmſchiffe als Seegeher aus, und fügte hinzu, nach ſeiner Meinung ſei die Verwendung der Marine für Kriegszwecke ſo gut wie

vorüber, mit Ausnahme der Küſtenvertheidigung. Soll der Handel während des Kampfes organiſirter Streitkräfte frei ſein, bedarf es keiner großen Zahl von Fahrzeugen als Kreuzer, und wie fern iſt nicht eine Flotte von ihren Hilfsquellen, um Schiffswerften und Arſenale zu beſchießen, die mit den ſchwerſten Geſchützen armirt und weit eher in der Lage ſind Verſtärkung zu erhalten, als die Schiffe?

THE TIMES.

1. September 1866.

Correſpondenz aus Bologna.

Die italieniſche Flotte.

Bologna, 24. Auguſt 1866.

Bevor ich meinen Gegenſtand, die Seeſchlacht bei Liſſa, verlaſſe, ſcheinen mir noch einer oder zwei Punkte werth der Erwähnung, die ich in meinem geſtrigen Briefe aus Mangel an Zeit nicht mehr in den Bereich meiner Beſprechung ziehen konnte. Der erſte iſt, daß die Italiener noch immer ſteif und feſt an der Ueberzeugung halten, es ſei auf die ertrinkenden Leute des „Rè d'Italia" von einem Kanonenboote aus gefeuert worden, das an ihnen vorüber-

fuhr, während sie mit den Wellen rangen. Allein die ganze Behauptung beruht auf der Glaubwürdigkeit von zwei oder drei Menschen, welche erklären, die Matrosen, welche den Frevel verübten, hätten aus den Stückpforten Revolverschüsse abgefeuert. Sie nennen sogar das Kanonenboot; es ist jedoch höchst unwahrscheinlich, daß sie Kaltblütigkeit genug besaßen, um in diesem Punkte sicher zu sein, und wenn wir uns erinnern wie so viele Officiere aussagten, sie hätten den „Kaiser" sinken gesehen, kann man einige Phantasie wohl Menschen zu Gute halten, die dem Tod so nahe Aug ins Auge blickten. Es mag wahr sein, daß Einige getroffen wurden (ich habe nur von zwei Fällen vernommen) ohne alle Absicht von Seite der Oesterreicher, oder sogar von den Italienern selbst, denn es müssen Kugeln nach allen Richtungen hin geflogen sein. In der That, eine Zeit lang stand ein Theil der Mannschaft im Glauben, nicht ein italienisches sondern ein österreichisches Schiff sei zu Grunde gegangen und erhob ein Triumphgeschrei. Niemand beinzichtigt die Oesterreicher im Allgemeinen der Grausamkeit, es wird blos behauptet, ein paar Unmenschen hätten sich solcher That schuldig gemacht; allein wenn dies wahr wäre, würde man nicht nach der Hand etwas davon auch in der österreichischen Flotte gehört haben?

Eine zweite bemerkenswerthe Thatsache ist, daß italienische Officiere allgemein auf Admiral Tegetthoff gut zu sprechen sind und seine Haltung eine ebenso tapfere als kluge nennen. Unglaubwürdige Geschichten sind im Umlauf, wie er Ancona, bevor der Hafen geschlossen ward, auf einem Lloyddampfer besucht habe, und sein Genius und Muth stehen augenscheinlich in hoher Achtung. Unter den mannig-

fachen Urſachen, welche für die Niederlage der Italiener angeführt werden, iſt eine, die den Stempel der Wahrheit an der Stirne trägt. Ein großer Theil der italieniſchen Seemannſchaft hatte ſich erſt kurze Zeit an Bord befunden, und ihre Unerfahrenheit war nicht durch häufige Drillung im Hafen erſetzt worden, wie es bei den Oeſterreichern der Fall war, ſo waren denn, als der Augenblick des Kampfes gekommen, weder mit den Geſchützen noch den Schiffen die Uebungen in dem Maße vorgenommen worden, wie es wohl nöthig geweſen wäre. Ihre Armſtrongkanonen waren erſt ſpät eingetroffen, und man wußte nicht recht mit ihnen umzugehen. Ein ſonderbarer Zwiſchenfall ereignete ſich während der Beſchießung der Schanzen durch den „Formidabile“. Eine Bombe, die durch eine der Stückpforten eingeſchlagen hatte, barſt auf Deck ohne Einen der Mannſchaft zu verletzen, aber eine Kiſte mit 1200 Patronen fing Feuer und das giftige Gas derſelben war ſo überwältigend, daß die Leute einige Minuten lang unfähig waren, jenem Theile des Decks nahe zu kommen. Viele Fälle, wo es um Haaresbreite ans Leben ging, werden erzählt. Eine Bombe traf den „Formidabile“, ſchlug ein bis zu dem Loche, durch welches die Munition heraufgereicht ward, und platzte daſelbſt. Der Boden und etliche Lappen, die umherlagen, wurden in Brand geſetzt, dieſer aber bald wieder ausgeſtampft, ohne ſich den entzündungsgefährlichen Stoffen, die dort verſtreut waren, mitzutheilen; und das war ein Glück, denn ein Haufe von Bomben lag dicht daneben.

THE TIMES.

Brief des k. k. Oberingenieurs Herrn W. Tomkins an den Herausgeber der Times.

„Mein Herr!

Nachdem kein Schiff einer fremden Macht bei der Schlacht, welche auf der Höhe von Lissa zwischen der österreichischen und italienischen Flotte geschlagen wurde, zugegen war, benütze ich diese Gelegenheit, Sie mit den näheren Umständen bekannt zu machen. Da ich bei der Unternehmung des österreichischen Lloyd als Oberingenieur angestellt bin, und mein Schiff von der österreichischen Regierung als Ausluger gemiethet ward, wurden wir in die Flotte eingereiht, und da Ihnen voraussichtlich Berichte durch unterschiedliche Canäle zufließen werden, nehme ich mir als Engländer und unparteiischer Zeuge die Freiheit, Ihnen einige Einzelheiten mitzutheilen. Das Geschwader

verließ Pola am 19. und nahm Curs auf Lissa. Es zählte sieben Panzerfahrzeuge, sechs Fregatten, ein Linien-Kriegsschiff, neun Kanonenboote, drei Raddampfer und den „Stadium“*) — Alles in Allem 27 Segel mit beiläufig 540 Geschützen. Früh Morgens den 20. dampften wir an der Spitze der Flotte zur Recognoscirung, und trafen unter der Insel Lissa 36 Kriegsfahrzeuge, viel gewaltiger als die österreichischen. Es befanden sich darunter 11 Panzerschiffe, der Widder „Affondatore“ und ein Linienschiff, der Rest bestand aus Fregatten und Raddampfern. Sie hatten Lissa durch zwei Tage beschossen. Am 20. um 10 Uhr 45 Minnten Vormittags stießen die Geschwader auf einander, und schon nach wenigen Augenblicken begann der furchtbare Geschützkampf von beiden Seiten. Der Contre-Admiral Tegetthoff rannte das Flaggenschiff „Rè d'Italia“ an. Admiral Persano hatte sich beiläufig eine Stunde vor unserer Ankunft glücklicherweise an Bord des Widders „Affondatore“ überschifft. Die Panzerfregatte „Rè d'Italia“ sank unmittelbar mit der vollen Bemannung; nur 17 Mann wurden von dem Raddampfer „Elizabetta“ aufgefischt. Er würde deren mehrere gerettet haben, hätte nicht während dieser seiner Beschäftigung eines der italienischen Panzerschiffe den Versuch gemacht, ihn in den Grund zu rennen und mithin gehindert, noch manche von den 700 Mann aufzunehmen, welche zu Grunde gingen. Zur selben Zeit war eine andere ihrer Panzerfregatten in Brand gerathen und flog nach kurzer Frist in die Luft. Dies scheint den Tag entschieden zu haben, denn sie be-

*) Soll wohl heißen: Stadion.

gannen das Weite zu suchen, indem sie die Richtung nach der italienischen Küste einschlugen. Das Treffen hatte zwei Stunden gewährt, als sie sich von der Insel Lissa entfernten. Die österreichische Flotte verfolgte sie und bot ihnen ein zweites Mal die Schlacht; einige Schüsse wurden noch gegeben, aber zu einem Treffen kam es nicht weiter. Die Flotte manöverirte bis etwa 5 Uhr Nachmittags und lief sodann in den Hafen von Lissa ein, wo wir das Linienschiff „Kaiser" vor Anker trafen. Es hatte mehr als jedes andere Fahrzeug gelitten, indem es Fockmast, Bugspriet und Schlot verlor. Dies hatte sich auf ganz sonderbare Weise ereignet: Der „Kaiser" ward von 4 Panzerfregatten angefallen, und eine fünfte war im Begriffe die „Elizabetta" in den Grund zu bohren, als er, um dieser Luft zu machen, mit voller Kraft gegen den Gepanzerten rannte, und so schirmte der König oder „Kaiser" die Königin oder „Elizabetta". Die 4 Panzerschiffe müssen arg gelitten haben, denn der „Kaiser" feuerte unausgesetzt volle Lagen aus seinen Breitseiten gegen sie ab. Der Verlust auf dem „Kaiser" betrug 22 Todte und 82 Verwundete. Die anderen Schiffe hatten unbedeutende Beschädigungen. Schornsteine und Schanzen waren von Kugeln durchlöchert; doch an Menschenleben beklagte sie nur geringe Verluste. Einzelne Schiffe waren in der That ohne auch nur Einen Schuß weggekommen.

Großes Lob gebührt dem Contre-Admiral Tegetthoff für die überaus tapfere Haltung, die er während des Treffens bewiesen hat. Ich füge hier das Verzeichniß der Namen jener Officiere an, welche in der Schlacht gefallen sind:

Capitän Klint, Commandant der Schraubenfregatte „Novara".

Capitän Baron Molb*), Commandant der Panzerfregatte „Drache".

Diese fielen gleich bei den ersten Schüssen an Bord ihrer Schiffe. Der dritte Officier, welcher blieb, war Lieutenant Prock,**) ein Sohn des Wiener Hof-Musik-Directors.

Ich verbleibe u. s. w.

W. Tomkins, Ober-Ingenieur
auf Sr. Majestät Schiff Stadion.

*) Soll heißen: Moll.
**) Soll heißen: Proch.

THE ARMY AND NAVY GAZETTE.

Inhaltsübersicht.

Leitender Artikel . . . . . 4. August 1866.

THE ARMY AND NAVY GAZETTE.

4. August 1866.

Leitender Artikel.

Die Berichte, welche über das Seegefecht zwiſchen den Oeſterreichern und Italienern vor der hiſtoriſchen Inſel Liſſa verlauteten, waren ſo widerſprechenden Inhalts, daß es unmöglich wurde, aus dem Reſultate nutzbringende Schlußfolgerungen zu ziehen. Die Schiffsmannſchaft beider Geſchwader legte zweifelsohne große Tapferkeit an den Tag, und wir glauben feſt, daß ein Sieg der glücklich gewonnene Preis auf einer oder der andern Seite geworden wäre, wenn der Aufwand von Muth allein hätte in ſolcher Weiſe belohnt werden können. Es ſcheint, daß nach den verſchiedenen Dar-

legungen, welche über den Gegenstand in Umlauf sind, der Vortheil den Oesterreichern zugestanden werden muß. Die Italiener behaupten, der „Kaiser" sei untergegangen, und auch zwei Kanonenboote seien gesunken; die Oesterreicher hingegen versichern, daß daran nichts Wahres sei, und daß der ärgste Schaden einen von der Gesellschaft des österreichischen Lloyd gemietheten Dampfer getroffen habe. Hätte das Treffen zwischen Schiffen, welche rein maritimen Nationen angehören, stattgefunden, wir würden unzweifelhaft einen sehr verschiedenen Bericht zu verzeichnen haben. Wie wir Ihnen schon bemerkten, es wurde ein wahrer Aufwand an Tapferkeit an den Tag gelegt, allein aus der Art und Weise wie Persano sein Geschwader leitete, geht sonnenklar hervor, daß sich auf seiner Seite ein großer Mangel an Geschicklichkeit im Manöveriren geltend machte. Die Italiener nennen den „Kaiser" einen Dreidecker. Dem ist nicht so. Er ist ein Zweidecker, und führt, wie wir glauben, 91 Geschütze, und falls seine Ausrüstung nicht in jüngster Zeit Abänderung erlitt, bestand seine Bestückung aus 32-Pfündern und 48-Pfündern, von beiläufig 70 Centnern Gewicht, nebst einer schweren Drehkanone auf dem Vordercastelle. Er war am Bug mit einem Ueberzuge von Eisen geschützt, und die Lehre, welche der „Kearsarge" bei seiner furchtbaren Begegnung mit der „Alabama" gegeben, ward insoferne wohl benützt, als man seine Seiten mit Ketten versehen und mit Platten von genügender Dicke verwahrt hatte, um dem größten Theile der zahlreichen Kugeln, welche gerade auf ihn vorzugsweise gezielt sein mußten, Widerstand zu leisten, wie denn auch nach Beendigung des Kampfes nicht die mindeste Spur von Feuer

an Bord dieſes Schiffes ſich vorfand. Weit anders ſtand es mit dem regelrecht gepanzerten italieniſchen Kanonenboote „Paleſtro", welches von einem, möglicherweiſe vom „Kaiſer" zugeſandten Hohlgeſchoſſe durchlöchert, in Brand geſteckt und ſchließlich zerſtört ward. Man erzählt, der Commandant des „Paleſtro" habe ſein Magazin unter Waſſer geſetzt und ſich damit vor der Exploſion zu bewahren vermeint, und er ſei beſchäftigt geweſen, die Flammen zu bewältigen, als ein Funke verſtreute Munition entzündete, die man zu unmittelbarem Gebrauche unter dünner Bedeckung auf dem Hintertheil des Deckes gelaſſen, und er habe auf dieſe Art die plötzliche und deshalb unerwartete Zerſtörung ſeines Fahrzeuges veranlaßt.

Es iſt durch das Zeugniß der bei der Sache Betheiligten erwieſen, daß mit Ausnahme der engliſchen Platten, welche den „Affondatore" ſchützten, und die aus der Schlacht faſt unbeſchädigt hervorgingen, die im Auslande gearbeitete Rüſtung an den italieniſchen Schiffen in hohem Grade mittelmäßig war, indem, wäre dies nicht der Fall geweſen, kein Geſchoß ſeinen Weg in Bord gefunden hätte. Die Darſtellung des Unterganges des „Rè d'Italia" iſt höchſt lehrreich und zeigt, daß, wenn das Steuer eines Fahrzeuges ſo beſchädigt werden kann, daß dadurch die Steuerung beeinflußt wird, das Schiff, ſei es nun Eiſenbepanzert oder nicht, gelähmt und einem unternehmenden Feinde zur verhältnißmäßig leichten Beute wird. Die Oeſterreicher erklären, daß ſie nicht Anſtand nahmen, die Eiſenpanzer mit ihren hölzernen Kriegsſchiffen „anzurennen," mit keinem weiteren Verluſte als den von Fockmaſt und Schornſtein. Die Italiener ihrerſeits rühmen ſich, den

„Kaiser" angerannt und in Grund gebohrt zu haben; allein, da es so viel als gewiß ist, daß Letzterer sich gegenwärtig im Hafen von Lissa befindet, wissen wir, welcher Seite mehr Glauben beizumessen sein wird. Gerade für den Beginn des Gefechtes nahm sich der österreichische Admiral Rodney und Nelson zum Muster, um den Kampf zu eröffnen, und durchbrach die feindliche Schlachtlinie. Der Erfolg begleitete sein kühnes Unternehmen, denn schon die bloße Thatsache, daß er seine Holzschiffe unter dem Feuer des Gegners fast unversehrt erhielt, ist gleichgeltend mit Ueberlegenheit, insonderheit wenn der Schade, welcher dem Feinde zugefügt wurde, in Betracht gezogen wird. Wir haben keine glaubwürdigen Angaben über die Beschaffenheit der Geschütze, welche die italienischen und die österreichischen Schiffe führten. Es ist augenscheinlich, daß kein besonders schweres Kaliber bei dieser Gelegenheit zur Verwendung gelangte, und daß, mit Ausnahme des Mißgeschickes, das den „Palestro" traf, der meiste, wenn nicht aller Schade durch die alte und — fügen wir hinzu — ziemlich gemeine Fechtweise des gegenseitigen Aufeinanderstoßens der Fahrzeuge angerichtet wurde. Die Lehre, welche wir aus dieser Begegnung von Panzerschiffen gewinnen können, läßt sich in wenige Worte zusammenfassen. Es ist nicht zu läugnen, daß ein Fahrzeug, das blos durch Eine Schraube bewegt wird, mit einem beschädigten Steuer in größerer Gefahr schwebt, als ein mit Doppelschrauben versehenes. Das zur Anwendung gekommene Geschütz war nicht von solcher Beschaffenheit, um die Durchlöcherung selbst $4^1/_2$-zölliger Platten sicher zu stellen. Wir sollten aus diesem Grunde trachten, uns die genaue Kenntniß der

Geſchütze, ſowohl auf öſterreichiſcher als italieniſcher Seite zu verſchaffen, wie viele glatte, wie viele gezogene? das Gewicht der Voll- und Hohlgeſchoſſe, ob von Eiſen oder Stahl, die Menge des zu jeder Ladung verwendeten Pulvers, um wo möglich ganz beſtimmt die verſchiedenen Wirkungen des Feuerns und „Anrennens" kennen zu lernen. Wie die Sache nun vorliegt, hat es faſt den Anſchein, als habe der „Widder" und nicht die Kanone das Hauptgeſchäft gethan, und es bleibt zu überlegen, ob es nicht wünſchenswerth für uns ſei, uns ſelbſt mit etlichen Schiffen, die ſo ſtark gebaut wären, als Eiſen ſie nur immer machen kann, zu verſehen, einzig und allein zu dem Zwecke, um einen Feind „niederzuſtoßen". Admiral Sir George Sartorius brachte dieſe Theorie vor Jahren in Vorſchlag, und er hat es erlebt, ſie mit Erfolg praktiſch verwendet zu ſehen. Die abweichenden Auffaſſungen, welche in einem anderen Theile unſeres Blattes zu finden ſind, werden hinreichen, um unſere fachkundigen Leſer zu der Entſcheidung hinzuführen, welcher Seite der Anſpruch auf Ueberlegenheit in dieſem erſten feindlichen Zuſammenſtoße im modernen Style des Seekampfes gebühre.

THE UNITED SERVICE GAZETTE.

Inhaltsübersicht.

Leitender Artikel . . . . . 4. August 1914

THE UNITED SERVICE GAZETTE.

4. August 1866.

Leitender Artikel.

Nach Veröffentlichung einer sehr großen Zahl von Briefen, Erzählungen und Artikeln, den Seekampf bei Lissa betreffend, ist nun in der Florentiner Opinione eine ins Einzelne gehende Darstellung sowohl des Angriffes auf die Insel Lissa, als auch der am 20. d. stattgehabten Schlacht erschienen. Sie ist augenscheinlich aus der Feder eines der Division des Admirals Vacca Zugetheilten geflossen, deren Operationen er mit Vorliebe verfolgt; indessen gibt er auch einen klaren und, wie es den Anschein hat, sachgetreuen Umriß der Ereignisse in der ganzen Flotte. Und sie ist auch deshalb werthvoll, weil sie sich auf eine

ruhige Mittheilung der Thatsachen beschränkt, und, sich jeder Kritik enthaltend, beides, sowohl leidenschaftlichen Tadel als überschwengliches Lob vermeidet, mit denen namentlich im südlichen Europa derlei Erzählungen herausgeputzt und entstellt zu werden pflegen. Somit gehe ich nun daran, von diesem Berichte, dem weitaus besten und vollständigsten, der in Italien über die in Frage stehenden Geschehnisse erschien, den wesentlichen Inhalt mitzutheilen, indem ich mich dabei möglichst in Schranken halte und alle Stellen von untergeordnetem Interesse sowie jene weglasse, welche geringeren Bezug auf das Hauptergebniß haben.

Die italienische Flotte, welche Ancona am 14. Juli unter dem Befehl des Admirals Persano verließ, bestand aus 11 Panzerfahrzeugen, 6 Fregatten, 2 Raddampf-Corvetten, 3 kleinen Kanonenbooten und mehreren Avisos. Zweck der Expedition war der Angriff auf die Insel Lissa, Zerstörung der dortigen Festungswerke und wo möglich Besitzergreifung des Eilandes. Der Stabs-Chef der Flotte, Capitän d'Amico, ging an Bord eines kleinen Kauffahrers und recognoscirte die Insel. Er kehrte am Abend des 17. zurück, und nun wurden alle Maßregeln für den Angriff getroffen, von dem man sich übrigens blos theilweisen Erfolg versprach. Contre-Admiral Vacca richtete mit 3 Panzerfregatten nur wenig gegen die Schanzen von Porto Comisa aus, indem dieselben 300—700 Meter über der Meereshöhe liegen, und zog sich zurück. Vice-Admiral Albini unterließ es, eine Landung zu bewerkstelligen; Persano's Panzerschiffe, in der Folge durch jene Vacca's verstärkt, brachten die Verschanzungen und Batterieen von

Porto S. Giorgio zum Schweigen. Capitän Sandri, welcher mit 3 Kanonenbooten nach der benachbarten Insel Lesina beordert worden war, um die Telegraphendrähte, welche von Lissa über jenes Eiland nach dem Festlande laufen, abzuschneiden, kam „zu spät", sagt der Bericht, „da die Kunde von der Anwesenheit unseres Geschwaders schon nach Pola abgegangen war, und Admiral Tegetthoff den Befehl zurückgegeben hatte, „die Schanzen um jeden Preis zu halten, und daß er im Begriffe stehe, mit seiner ganzen Flotte zu ihrem Entsatze herbeizueilen." Diesem nach scheint es nicht, wie allgemein geglaubt wurde, der Hauptzweck Persano's gewesen zu sein, indem er Lissa angriff, die österreichische Flotte aus Pola herauszulocken und zur Schlacht zu zwingen. Ein großer Theil des Tages (19.) war in Erwartung des Feindes vergangen, der noch immer nicht erschien. Die Flotte hatte inzwischen durch das Eintreffen des „Affondatore" und dreier Dampffregatten: des „Principe Umberto", „Carlo Alberto" und „Governolo" Zuwachs erhalten. Der Angriff auf Porto S. Giorgio ward wiederholt aufgenommen, das Panzerschiff „Formidabile" drang mit Kühnheit in den Hafen ein, während Admiral Vacca von Außen das Feuer der Batterieen zu bewältigen suchte. Der „Formidabile" ward hart mitgenommen, besonders von einer Batterie groben Geschützes im innersten Winkel der Bucht, wo die Stadt liegt, und Vacca, der ihn in Gefahr sah, steuerte mit seinen drei Küraßschiffen hinein, beschoß das Fort Caserma auf eine Entfernung von nur 200 Meter, und es gelang ihm, dasselbe zum Schweigen zu bringen, wenn gleich nicht vollständig.

Für einen Augenblick ſtumm gemacht, erneuerte es immer und immer wieder aufs Hartnäckigſte den Kampf. Unfähig, dem ſchweren Geſchützfeuer der Schanzen, die den Hafen beherrſchen, zu widerſtehen, zogen ſich die italieniſchen Fahrzeuge zurück, während ſie mit Schwierigkeit in dem bewegten Raum manövrirten, und die Nacht machte die Wiederaufnahme des Kampfes unmöglich. Der „Formidabile", welcher bis zur Dunkelheit im Hafen blieb, zählte eine anſehnliche Menge Todter und Verwundeter, und hatte durch eine Bombe Feuer gefangen, deßgleichen auch die „Ancona" durch ein Hohlgeſchoß, welches 6 Mann tödtete und 17 verwundete. So endete der Kampf gegen die Strandbatterieen und Schanzen, welche ungeheuer gelitten hatten; die Inſel hätte auch nach der Meinung des Verfaſſers dieſer Darſtellung am nächſten Tage müſſen genommen werden, wäre der Angriff erneuert worden. Inzwiſchen ward der arg beſchädigte „Formidabile", der einen Verluſt von 60 Mann hatte, beordert, nach Ancona zurückkehren.

Am 20. ſollte Porto S. Giorgio wieder angegriffen und eine Landung verſucht werden, als das öſterreichiſche Geſchwader in Sicht erſchien. Die italieniſche Flotte ſtellte ſich ſofort in Schlachtreihe auf — die Panzerſchiffe in Kielwaſſer-Linie, Vice-Admiral Vacca auf dem rechten Flügel, Perſano im Centrum und Commodore Ribotti auf dem linken Flügel. Vice-Admiral Albini mit den 8 Holzfregatten und den kleinen Fahrzeugen bildete das Hintertreffen in einer zweiten Linie, beiläufig neun Kabellängen von der Panzerflotte. Dies war der Augenblick, wo Perſano, der bis nun an Bord des

Admiralſchiffes „Rè d'Italia" ſich befunden hatte, mit ſeinem Marine-Stabschef d'Amico auf den „Affondatore" überſchiffte und auf dieſem ſeine Flagge aufhißte. Der „Rè d'Italia" war eine prächtige kürassirte Fregatte, von Webb in New-York gebaut und in Spezzia mit aus Frankreich bezogenen Eiſenplatten gepanzert. Er hatte 8,000,000 Fr. gekoſtet; aber es wurden Zweifel über die Tüchtigkeit ſeiner Panzerung gehegt, und man hatte den Feind in Verdacht, daß er ſeine verwundbaren Seiten kannte, da er alle Kraft ſeiner Angriffe gegen dieſes dem Untergange geweihte Fahrzeug richtete. Der „Affondatore" war eines von den Widderſchiffen neuer Conſtruction, gebaut, armirt und vollſtändig ausgerüſtet auf dem Clyde, und war erſt kürzlich in Ancona zur Flotte geſtoßen. Inzwiſchen rückte das öſterreichiſche Geſchwader heran in zwei Abtheilungen, eine von ſieben gepanzerten Fregatten, die andere, beſtehend aus dem „Kaiſer" (ein Dreidecker, nach Angabe der Italiener mit 90 Kanonen armirt, mit Maſchinen von 800 Pferdekraft verſehen und mit 800 Mann an Bord), mehreren Fregatten und anderen kleinen Fahrzeugen, Alles in Allem eine Macht von 23 Schiffen. Das Feuer wurde auf eine Entfernung von 200 Meter eröffnet, indem die öſterreichiſchen Panzerfregatten, begünſtigt von einer ſteifen Briſe und See vorrückend, den „Rè d'Italia" anrannten, der, mit einem Steuer, das durch die erſten Schüſſe untauglich geworden, bald überwältigt war und ſank. Mittlerweile hatten mehrere der italieniſchen Panzerſchiffe unter Vacca nach Erwiderung des feindlichen Feuers mit dem „Kaiſer" angebunden, und der „Rè di Portogallo", Capitän Ribotti, ſtieß mit ſolcher Kraft gegen das öſterreichiſche Linienſchiff,

daß er diesem Bugspriet und Fockmast sowie ein großes Stück seines Vordertheils hinwegriß. Das Brustbild des „Kaiser" fiel an Bord des „Rè di Portogallo". Das österreichische Schiff, abgetakelt, mit dem Schlot quer über Deck und Feuer an Bord, machte sich mit äußerstem Kraftaufwand von seinem Gegner los und steuerte dem Lande zu, allein nach übereinstimmender Aussage Aller an Bord der italienischen Flotte sah man es deutlich in nicht allzugroßer Entfernung sinken. (Dies hat sich übrigens als ein Irrthum herausgestellt.) Der Kampf wüthete durch volle 2 Stunden, während dessen die Geschwader mitten durch ihre Reihen gebrochen waren und ihre Aufstellung vertauscht hatten, als sie mittelst einer Rundschwenkung sich zur Erneuerung des Kampfes fertig machten. Das italienische Kanonenboot „Palestro" sah man getrennt von seinen Gefährten und in Brand. Zwei Dampfer eilten zu seiner Hilfe herbei und erboten sich, seine Bemannung zu retten; sein Commandant Capellini und seine Tapfern weigerten sich jedoch, ihr Fahrzeug zu verlassen und flogen mit ihm in die Luft. Von den Leuten an Bord des „Palestro" wurden nur 1 Officier und 17 Mann von 200 gerettet. Es scheint, daß Capitän Capellini das Pulvermagazin unter Wasser gesetzt hatte und, im Glauben sich dergestalt gegen eine Explosion gesichert zu haben, mit seinen Leuten eben wacker arbeitete, das Schiff zu retten, als das Feuer einen Haufen Patronen ergriff, welche zum Gebrauche für die Vertheidigungsmannschaft heraufgeschafft worden waren und, aus den Augen verloren und vergessen, vorne in einer Cabine lagen. Hätte das Pulvermagazin explodirt, würden auch die Dampfer „Governolo" und „Indipendenza",

welche ein
unglücklichen
suchten, mit
Der Verlust
Bord hatte,
Umgekommenen
Boggio, der
Maler
Faa di Bruno
Tage vor
Verwundeten
reicher, auf
haben, als
Schiffe
Flotten
einander
machend,
Panzerschiffe,
maßen
acht
waren
der
sane, der
besondere
die
zeugen,
gab, die,
Mittelmeer
denn
Lissa

daß er diesem Bugspriet und Fockmast sowie ein großes Stück seines Vordertheils hinwegriß. Das Brustbild des „Kaiser" fiel an Bord des „Rè di Portogallo". Das österreichische Schiff, abgetakelt, mit dem Schlot quer über Deck und Feuer an Bord, machte sich mit äußerstem Kraftaufwand von seinem Gegner los und steuerte dem Lande zu, allein nach übereinstimmender Aussage Aller an Bord der italienischen Flotte sah man es deutlich in nicht allzugroßer Entfernung sinken. (Dies hat sich übrigens als ein Irrthum herausgestellt.) Der Kampf wüthete durch volle 2 Stunden, während dessen die Geschwader mitten durch ihre Reihen gebrochen waren und ihre Aufstellung vertauscht hatten, als sie mittelst einer Rundschwenkung sich zur Erneuerung des Kampfes fertig machten. Das italienische Kanonenboot „Palestro" sah man getrennt von seinen Gefährten und in Brand. Zwei Dampfer eilten zu seiner Hilfe herbei und erboten sich, seine Bemannung zu retten; sein Commandant Capellini und seine Tapfern weigerten sich jedoch, ihr Fahrzeug zu verlassen und flogen mit ihm in die Luft. Von den Leuten an Bord des „Palestro" wurden nur 1 Officier und 17 Mann von 200 gerettet. Es scheint, daß Capitän Capellini das Pulvermagazin unter Wasser gesetzt hatte und, im Glauben sich dergestalt gegen eine Explosion gesichert zu haben, mit seinen Leuten eben wacker arbeitete, das Schiff zu retten, als das Feuer einen Haufen Bomben ergriff, welche zum Gebrauche für die Bedienungsmannschaft heraufgebracht worden waren und, aus den Augen verloren und vergessen, vorne in einer Cabine lagen. Hätte das Pulvermagazin explodirt, würden auch die Dampfer „Governolo" und „Indipendenza",

welche ein klein wenig mehr als Piſtolenſchußweite vom unglücklichen „Paleſtro“ ſich befanden und ihm zu helfen ſuchten, mit in ſeinen Untergang verwickelt worden ſein. Der Verluſt des „Rè d'Italia“, der über 400 Mann an Bord hatte, betrug mindeſtens 280 Köpfe. Unter den Umgekommenen befand ſich der Abgeordnete Pier Carlo Boggio, der als Hiſtoriograph an Bord war, ein Marine-Maler Namens Chiaſſi und der commandirende Officier Faa di Bruno. Alles zuſammengerechnet koſteten die drei Tage vor Liſſa den Italienern 750 Mann an Todten, Verwundeten und Vermißten. Man beſchuldigt die Oeſterreicher, auf die Mannſchaft des „Rè d'Italia“ gefeuert zu haben, als ſie, um ihr Leben zu retten, an die feindlichen Schiffe heranſchwamm und deren Hilfe anrief. Die zwei Flotten waren durch die Heftigkeit des Kampfes ſelbſt von einander gedrängt worden und ſtanden, gegenſeitig Front machend, in abwartender Haltung da. Die italieniſchen Panzerſchiffe, wenn auch an Zahl verringert und einigermaßen beſchädigt, behaupteten noch den Kampfplatz, ihre acht Holzfregatten mit einer Beſtückung von 800 Kanonen waren noch intakt, und Vice-Admiral Vacca, an der Spitze der Gepanzerten, rüſtete ſich zu neuem Angriffe, als Perſano, der noch immer an Bord des „Affondatore“ keine beſonders thätige Rolle in dem „Mêlée“ geſpielt hatte, die Leitung übernahm, und, gefolgt von den übrigen Fahrzeugen, von Weitem Breitſeiten auf die Oeſterreicher abgab, die, beſtändig in Schlachtreihe, den Angriff erwarteten. Mittlerweile wurde die Entfernung zwiſchen den Geſchwadern immer größer; die Oeſterreicher nahmen Curs auf Liſſa und den Canal von Leſina zurück, und die Italiener,

nachdem sie bis Einbruch der Nacht an Ort und Stelle verweilt hatten, schlugen die Richtung nach Ancona ein. Admiral Persano soll vor ein Kriegsgericht gestellt werden.

Wir geben in Kürze Nachstehendes aus einem Briefe an die Times, unterzeichnet „Eye-Witness" („Augenzeuge"). „Der „Kaiser" hatte Bugspriet und Fockmast verloren, und sein Schornstein war von Schüssen durchlöchert; im Uebrigen jedoch waren seine Beschädigungen unerheblich, wenn man den hervorragenden Antheil in Betracht zieht, den gerade er an dem Treffen genommen. Die Zahl der Todten und Verwundeten an Bord betrug ungefähr 100, und in der ganzen Flotte weniger denn 200. Kein einziges Fahrzeug der Oesterreicher ging verloren oder wurde kampfunfähig, obgleich sie ohne Bedenken von ihren Holzschiffen gegen die Gepanzerten der Italiener Gebrauch machten. Daß Letztere eine Niederlage erlitten, wird durch die einfache Thatsache am besten bewiesen, daß das österreichische Geschwader, dessen Zweck beim Angriffe auf die Italiener der war, Lissa zu entsetzen, am Tage nach der Schlacht im Hafen jener Insel lag, ohne einen Feind in Sicht. Zwei der italienischen Panzerschiffe waren vom Grunde aus zerstört, eines, das mächtigste von Allen, versunken, das andere in die Luft geflogen. Die Oesterreicher schreiben ihren Sieg verschiedenen Ursachen zu. Erstens: dem geschickteren Manöveriren ihrerseits; die Italiener waren häufig in Verwirrung gerathen, so daß ihre Ueberlegenheit an Zahl dadurch ausgeglichen ward, und österreichische Officiere versicherten selbst mit großem Vergnügen, daß die italienischen Schiffe nicht selten an einander geriethen und somit dem Gegner seine Aufgabe erleichterten. Zweitens:

ihrer Methode zu feuern. Sie hatten stets divisionsweise oder mit concentrirten Breitseiten gefeuert, und diese Lagen, häufig auf eine Entfernung von 300 Ellen (yards) und darunter gegeben, äußerten sich in hohem Grade wirksam. Die Italiener hatten aus einzelnen Feuerschlünden geschossen, und ohne Zweifel weit rascher als die Oesterreicher, sie brachten wohl gräulichen Lärm hervor, aber fügten wenig greifbaren Schaden zu. Die Oesterreicher waren nicht nur weitaus die Schwächeren in Bezug auf die Zahl der Geschütze, sondern auch im Metallgewicht. Eine beträchtliche Anzahl sehr schwerer, für die Panzerfregatten bestimmter Gußstahlkanonen aus der Krupp'schen Fabrik in Essen war von der preußischen Regierung zurückgehalten worden, so daß sie sich genöthigt sahen, dieselben durch gewöhnliche glattgebohrte Achtundvierzigpfünder zu ersetzen, und dieses Geschütz mit einer Anzahl gezogener Vierundzwanzigpfünder war die Armirung, welche den Oesterreichern zu Gebote stand, während die Italiener eine große Menge gezogener Einhundertfünfzigpfünder, und auf dem „Affondatore" zwei Dreihundertpfünder besaßen. Dennoch erwies sich das Feuer der Oesterreicher aus der Entfernung als das wirkungsvollere, und dies mag vielleicht seine Erklärung in der Thatsache finden, daß sie eine beträchtliche Zahl von Stahlgeschossen hatten, welche, aus glattem Rohre mit starker Ladung und großer Geschwindigkeit abgefeuert, die Panzerplatten der Italiener durchschlugen und großen Schaden anrichteten. Fast in keinem einzigen Falle waren die österreichischen Panzerplatten von den italienischen Schüssen ganz und gar durchlöchert worden; in der That ist mir kein solcher Fall zu Gesichte gekommen, doch ward

ich berichtet, daß es ihnen ausnahmsweise ein paarmal gelungen sei; alle andern Male waren sie abgeprallt oder in der äußeren Plattenverkleidung stecken geblieben. Was den „Affondatore" betrifft, von dessen Heldenthaten die italienischen Zeitungen faselten (eine derselben brachte einen Bericht mit allen näheren Umständen, wie er den „Kaiser" niedergestoßen und gänzlich vernichtet habe), so machten sich die österreichischen Officiere einfach über ihn lustig, und in der That, er machte wiederholte Versuche, das Linienschiff anzurennen, doch sie blieben vergebliche. Letzteres hatte sich zu gut von ihm wegmanöverirt, und ihn nicht nur durch ein Paar wohlangebrachte Breitseitenlagen erschüttert, sondern sogar selbst an- und nahezu umgerannt; auf das hin schien es, als habe er genug bekommen. Fast hätte ich vergessen hinzuzufügen, daß die Oesterreicher darin die Amerikaner nachahmten, indem sie die verwundbarsten Theile ihrer Holzschiffe von Außen durch Ankerketten schützten und diesen Schutz in einigen Fällen noch durch eine Anzahl von Schienen, die an der Innenseite des Bords befestigt wurden, zu verstärken suchten. Die jüngste Schlacht wird nicht verfehlen, einen fruchtbringenden Stoff zur Besprechung in maritimen Kreisen zu liefern".

In der „Opinione" heißt es weiter: „Wir hätten den Kampf gerne nochmals aufgenommen. Unsere Panzerschiffe, obwohl dicimirt, und unser Geschwader von 8 schönen, noch unberührten Fregatten mit einer Geschützkraft von nahezu 400 schweren Kanonen, waren wohl in der Lage, dem Feinde frischen Kampf zu bieten; Admiral Vacca bildete auch eine Schlachtreihe von allen verfügbaren küraſſirten Fahrzeugen, und gab Befehl sodann vorzu-

gehen und zum Angriffe auf die österreichiſche Flotte zu ſchreiten; allein der kommandirende Admiral zog ſich mit dem „Affondatore" auf die Spitze der formirten Linie zurück und gab Ordre, ſeinen Manövern zu folgen, und ruckweiſe entfernten wir uns mehr und mehr vom Feinde, der, Linie haltend, unſeres Angriffes harrte. Als wir in einer gewiſſen Entfernung uns befanden, lief ein Theil des öſterreichiſchen Geſchwaders in den Hafen von Liſſa ein; ein anderer Theil nahm Curs ſüdöſtlich hinter die Inſel, wir aber ſtachen in See und verfolgten Nachts die Richtung auf Ancona."

Dieſe Darſtellung, welche ſicherlich aus der Feder eines Officiers, der bei Liſſa mitkämpfte, gefloſſen iſt, ſchließt wie folgt: „Um gewiſſenhaft die Wahrheit zu ſagen, muß man einräumen, daß eigentlich keine Seite den Sieg davon trug; wir waren dem Feinde an Zahl überlegen, und unſere Seeſoldaten waren ſo entſchloſſen bis zum Aeußerſten zu kämpfen, daß nichts zu wünſchen übrig blieb. Wie kam es, daß wir nicht als Sieger hervorgingen? Die Zukunft wird über die Thatſachen ihr Urtheil fällen, und nicht an uns iſt es, unſere Meinungen auszuſprechen. Es ſollte dem Heere wie der Nation zum Troſte gereichen, daß dieſe erſte Probe unſerer jungen Seemacht ſchöne Beiſpiele von Tapferkeit und Heldenſinn gegeben hat. Nicht Einen trifft der Makel der Feigheit, und Jeder hat ſeine Schuldigkeit gethan. Italien hat ein Recht, ſtolz zu ſein auf ſeine Flotte, dieſe haſtige Schöpfung, welche in der Folge eine der feſteſten Stützen ſeiner Macht und Größe zu werden berufen iſt. Nach der Nazione beträgt die Einbuße der Italiener bei Liſſa 43 Officiere und 700 Mann

Todte und Vermißte, dann 5 Officiere und 150 Mann Verwundete. Der Aufschrei der öffentlichen Meinung gegen Persano dauert fort; wenn man jedoch aus Mailand berichtet, er habe Italien verlassen, so ist dies ohne Zweifel eine böswillige Ausstreuung. Manche der gegen ihn gerichteten Ausfälle sind ungemein heftig, und man erklärt ganz offen, er verdiene das Loos des Admirals Byng.

THE STANDARD.

Inhaltsübersicht.

Leitender Artikel	1. August 1866.
Leitender Artikel	11. August 1866.
Correspondenz aus Ancona	31. Juli 1866.
Correspondenz aus Florenz	31. Juli 1866.

THE STANDARD.

1. August 1866.

Leitender Artikel.

Gestern hatten wir die Genugthuung, unseren Lesern eine Darstellung des Seetreffens bei der Insel Lissa vorzulegen, und zwar aus der Feder eines Correspondenten, welcher soeben von dem Schauplatze des Zusammenstoßes kommt und persönlich an Bord der italienischen Panzerfregatte „Rè di Portogallo" sich befand. Die Einzelvorfälle in dieser Schlacht der Riesen — das erste Seegefecht zwischen gepanzerten Fahrzeugen — wollen uns fast der fabelhaften Katastrophe gemahnen, in der Ein Schiff unterm Wasser verschwindet und das andere in der Luft. Der unglückliche „Rè d'Italia" — der schon auf seiner

Fahrt von Amerika ins Mittelmeer für verloren galt, ist nun in der That gesunken, nachdem ihn die österreichischen Panzerfregatten zu einem Wrak gestoßen. Ein anderes Specimen der italienischen Marine, das Kanonenboot „Palestro" erlag seinem Schicksale durch Brand und Explosion, indem es mit einem Gekrach, das die ganze Flotte erschütterte, in die Luft ging. Obgleich die Italiener mit äußerster Entschlossenheit kämpften, scheint ihre Führung nichtsdestoweniger eine nicht eben geschickte gewesen zu sein, und die Erfolge der Schlacht waren deßhalb auch minder entscheidend, als es sonst wohl der Fall gewesen wäre. Sie kostete große Opfer an Menschenleben, und der Sieg blieb den Oesterreichern, obschon das Resultat, man könnte sagen, kein völlig bestimmtes war. Das furchtbarste Schiff auf italienischer Seite, der „Affondatore", nahm fast gar keinen Antheil am Treffen, nachdem Admiral Persano noch im letzten Augenblicke seine Flagge vom „Rè d'Italia" auf jenes Fahrzeug übertragen hatte, das wenig mehr als die Rolle eines Beobachters spielte. Persano, von dem es heißt, er solle wegen seines Benehmens vor Gericht gestellt werden, hatte auch mit seinen Schiffen der Art manövrirt, oder vielmehr zu manövriren unterlassen, daß nur ein Theil der italienischen Flotte in der Lage war, in das Gefecht mit dem Gegner einzutreten. Daher kam es denn auch, daß unmittelbar in der Schlacht selbst die österreichischen Seekräfte die stärkeren waren, während am Schlusse des Treffens die Italiener sich noch in einer Stellung befunden zu haben schienen, die es ihnen möglich machte, den Kampf fortzusetzen. Da Einer der beiden Streitenden ermangelte, seine ganze Kraft zur Verwendung zu bringen, sind wir

um ſo weniger in der Lage, über die Leiſtungen der beiden Flotten abzuurtheilen, und wir lernen mithin aus dieſem Kampfe der Eiſenſchiffe auch weniger als wohl ſonſt der Fall hätte ſein können. Doch ganz ohne Lehre iſt der Kampf für uns nicht. Nachdem Admiral Tegetthoff auf dem „Erzherzog Max" — einer Fregatte mit Panzerplatten — die Linie der italieniſchen Flotte durchbrochen hatte, wußte er ſeine Schiffe ſo geſchickt zu führen, daß er den Gegner zwiſchen zwei Feuer brachte. In der nächſten Nähe des „Rè di Portogallo" war das Gefecht Mündung an Mündung der Kanonen, die Geſchoſſe klatſchten an die Eiſenplatten, indem ſie die Panzer zerriſſen, aber im Ganzen genommen, ohne ſie durchzuſchlagen. Dann kamen die gewöhnlichen taktiſchen Manöver im Feuern auf die Stückpforten zur Geltung, und wo immer die Hohlkugeln eindrangen, da war der Erfolg ein ſchrecklicher. Eine andere Art des Angriffs war das „Anrennen", eine Methode, ſo roh und barbariſch ſie uns auch vorkommen mag, dennoch, wie es den Anſchein hat, dazu angethan, einen beſtimmenden Grundzug in modernen Seeſchlachten zu bilden. Es war in dieſer Weiſe, daß der „Rè d'Italia" endlich niedergerannt wurde, nachdem er durch eine ſeinem Steuer zugefügte Beſchädigung hilflos geworden war. Es mag uns zum Fingerzeig dienen, wie es von höchſtem Belang iſt für ein Schiff, ſeine Fortbewegungskraft zu erhalten. Es mag darüber geſtritten werden, ob man bei einem Kampfe Bord an Bord auf das Steuerruder ſich verlaſſen ſolle. Die Anwendung der Doppelſchraube zur Fortbewegung bietet ein bequemes Mittel zum Wenden und Manöveriren, und vielleicht iſt die neuerlich eingeführte hydrau-

lische Methode noch besser. Ein gewisser Grad von „Schlauheit“ scheint zur Widdertaktik zu gehören, mag es sich nun ums Ausweichen handeln, oder den Gegner niederzurennen. Die Rolle, welche in diesem Gefechte vom „Kaiser“ — einem österreichischen Dreidecker vom Schlage der alten Holzschiffe — gespielt wurde, ist wohl zu beachten. Dieses Fahrzeug befand sich im heißen Kampfe mit Panzerschiffen, und trotz seiner dem Anscheine nach furchtbaren Batterie entrann es mit genauer Noth der Zerstörung, nachdem es durch eine schwere Lage von der Breitseite des „Rè di Portogallo“, der gleichfalls mit dem Sporn den riesigen Gegner anrannte, verzweifelt zugerichtet worden, und war nahe daran zu sinken. Bei einem Zusammenstoß solcher Art können die Holzschiffe eben nur auf ein glückliches Ungefähr zählen. Andererseits scheint das Schicksal des „Rè d'Italia“ uns belehren zu wollen, daß ein schlecht gepanzertes Fahrzeug nicht um Vieles besser ist als eines ohne allen Küraß. So weit die Wahrnehmung unseres Berichterstatters reicht, läßt sich entnehmen, daß die österreichische Artillerie an Kaliber unzureichend war. Andere Mittheilungen berichten allerdings von Platten, die von Kugeln durchlöchert worden seien, und es wurde geklagt, daß die englische Panzerung weniger widerstandsfähig sei als die französische. Sind diese Angaben richtig, so mag ihre Erklärung vielleicht in der besonderen Methode zu suchen sein, welche die Franzosen bei der Befestigung ihrer Platten an den Schiffsseiten zur Anwendung bringen, ein Umstand, dem praktische Männer das größte Gewicht beilegen. Aber wir können uns des Gedankens nicht entschlagen, was es wohl für eine Wirkung gehabt hätte,

wenn so mitten in das Seegefecht von Lissa ein Thurmschiff, wie etwa der „Royal Sovereign" oder der „Mian-tonomoh" hineingedampft wäre. Mit Geschütz von einem Kaliber, um die Platten zu durchbohren, und das auch schon aus der Entfernung das Thurmschiff vorm Angerranntwerden zu sichern vermöchte, würde ein einziges solches Fahrzeug mit aller Wahrscheinlichkeit den Sieg seiner Flagge zugewendet und zugleich die gegnerische Flotte ganz und gar vernichtet haben. Indessen selbst ein „Monitor", so will uns bedünken, dürfte durch den Anprall irgend eines großen und wuchtigen Widersachers zum Sinken gebracht werden. Aber auch in dieser Hinsicht ist der Monitor kaum übler daran als ein Breitseitenschiff, wie uns der Fall mit der verloren gegangenen Fregatte zeigt, und ohne Frage wären die großen Geschütze eines Thurmschiffes von unermeßlicher Wichtigkeit in diesem Seekampfe an der Küste Dalmatiens gewesen. Nach Allem zu schließen, mußte die Panzerung entweder die bestmögliche sein, oder die feindlichen Geschwader hätten den Kampf nicht durch zwei Stunden aushalten können, ohne ferneren Verlust an Schiffen, und noch dazu mit solch augenfälliger Fähigkeit von beiden Seiten, die Schlacht fortzusetzen. Die Unwirksamkeit der 90 Kanonen, die der „Kaiser" führte, ist in jener Stelle von unseres Correspondenten Briefe angedeutet, welche das Geschoß gleichsam wie Hagel auf den Küraß des „Rè di Portogallo" fallen läßt, während letzterer in den Bug des Dreideckers donnerte und ihn zwang, widerstandsunfähig zurückzugehen. Es ist nicht wahrscheinlich, daß viele Treffen unter solchen Umständen geliefert werden, wie das, von dem hier die Rede. Die Holzfahrzeuge müs-

sen verschwinden, und es muß auf jeden Fall eine verhältnißmäßige Zahl von Thurmschiffen an ihre Stelle treten. Geschütze schwereren Kalibers als jene, welche bei Lissa zur Verwendung gelangten, müssen an Bord sein, und wir dürfen billig zweifeln, ob solche Kämpfe — man darf wohl sagen: Brust an Brust — sich verallgemeinern werden. Von der entsetzlichen Wirkung der Hohlkugeln auf Bordschiffen gibt vorliegender Bericht vollauf Zeugniß. Wir wundern uns nur, daß die Seemannschaft bei ihren Geschützen im Angesichte solcher Projectile Stand hielt. „Viele unserer Leute wurden getödtet" — das ist erwiesen, und „mehrere Bomben, die durch unsere Stückpforten einschlugen, krepirten im Innern und richteten gräuliche Verwüstungen an." Es war augenscheinlich die Wirkung einer Bombe, daß der „Palestro" Feuer fing, indem das Geschoß im Kohlendepot explodirte. Unmöglich ist es, den Italienern die Anerkennung außergewöhnlichen Muthes zu versagen, — eines Muthes, der fast bis zur Grenze des Selbstmordes ging. Jene, welche unter der Flagge des Admirals Persano stritten, waren offenbar von der lebhaftesten und begeistertsten Vaterlandsliebe beseelt. Nicht einmal die berstenden Bomben vermochten ihren Schlachtruf: „Evviva il Rè! evviva l'Italia!" Einhalt zu thun, diejenigen sogar, welche von den Eisensplittern verwundet wurden, stimmten in den Ruf mit ein. Als der „Rè d'Italia" in die Flut versank, kletterten seine Scharfschützen in das Takelwerk und schossen von da 80 Mann auf dem Deck des österreichischen Flaggenschiffes nieder. Abgesehen davon, daß keine der beiden Flotten zerstört ward, mahnt das Schauspiel in etwas an Sinope,

wo die dem Tode geweihten Türken noch eine Abſchiedsſalve aus ihren Breitſeiten gaben, als die Mündungen der Geſchütze bereits bis an den Waſſerſpiegel geſunken waren.

Die ganze Geſchichte dieſes Zuſammenſtoßes thut die Nothwendigkeit dar, den Angriff auf Panzer mit ſchwerem Kaliber zu unternehmen. Vielleicht hat das viele „Anrennen“ in dieſem Treffen eben darin ſeinen Grund, daß die Geſchoſſe nicht durchſchlagen wollten. In der That, die ganze Schlacht war ein Bild der außerordentlichſten Verwirrung. Wie unſer Correſpondent ſich ausdrückt: „Das Schauſpiel war gräßlich. — Der Lärm, der Rauch, die wiederholten Stöße, wenn die Schiffe aneinander rannten, ließen Einen kaum zur Beſinnung kommen.“ Jedesmal wenn die Fahrzeuge an einander geriethen, war die Mannſchaft genöthigt, ſich feſtzuhalten, um nicht zu Boden geſchleudert zu werden. Der ſchauderhafte Lärm und das Durcheinander von derlei Gefechten läßt Alles weit hinter ſich, was man in den Tagen Nelſon's mochte gekannt haben, wo das taktiſche Vorgehen der Streitenden, wir möchten faſt ſagen, von einer Art Etiquette beſtimmt wurde. Im Verlaufe des letzten amerikaniſchen Krieges kam es vor, daß ſich ein Panzerſchiff der Conföderirten ſeinem Angreifer ergab, augenſcheinlich nicht deshalb, weil es ernſtliche Beſchädigung erlitten hatte, ſondern weil die Mannſchaft völlig betäubt und in Verwirrung geſetzt war durch das Getöſe des Eiſenhagels, der an ihre Flanken praſſelte, und die unaufhörlichen Erſchütterungen, welche in Folge der Angriffe mittelſt des Sporns ſtatthatten. Es iſt dies ein roher Kampf; aber es iſt unabweisbar, auch wir müſſen darauf vorbereitet ſein, außer wir können

über Feuerwaffen gebieten, deren Kaliber uns geſtattet, den Feind aus der Ferne zu bearbeiten. Auf alle Fälle ſollen wir ſowohl den Nachtheil, Stückpforten zu führen, als die Gefahr im Auge behalten, welche mit mangelhafter Panzerung verbunden iſt. Beiſpiel deſſen der „Rè d'Italia", welcher von den ſtärkeren öſterreichiſchen Panzerfregatten ſo raſch überwältigt wurde.

THE STANDARD.

11. August 1866

Leitender Artikel.

Unſer Correſpondent in Ancona hat uns eine genaue Schilderung von dem Ausſehen der italieniſchen Flotte nach ihrer Rückkehr von Liſſa geliefert und dadurch gewiſſermaßen jene Mittheilung vervollſtändigt, welche wir einige Tage zuvor von einem Berichterſtatter empfangen hatten, der als Betheiligter ſich mitten im Treffen befand. Die Einzelheiten, welche uns darin gegeben ſind, zuſammengehalten mit den officiellen Berichten — ſowohl von öſterreichiſcher als italieniſcher Seite — gewähren ſo ziemlich richtige Anhaltspunkte zu Folgerungen, wie ſie eben aus einem einzelnen Seegefechte gezogen werden können. Ohne

Zweifel sind in jedem Treffen gewisse eigenthümliche und charakteristische Züge vorhanden, die es von jedem anderen in höherem oder minderem Grade unterscheiden; zu gleicher Zeit aber dient jeder Zusammenstoß von Bedeutung — insonderheit dann, wenn Kriegswerkzeuge ganz neuer Beschaffenheit zur Verwendung gelangen — dazu, die Probleme der Kriegführung zu beleuchten.

In Bezug auf Schiffe und Feuerwaffen haben wir gerade in der Gegenwart reichlich zu lernen, und jeder Lichtstrahl, welcher auf den Gegenstand fällt, ist von Werth. Niemand kann sagen, wie bald unsere eigene Seemacht den Kampf gegen irgend einen furchtbaren Gegner aufzunehmen berufen ist; und diese fortwährende Möglichkeit, zusammengehalten mit dem unbefriedigenden Zustande, in welchem sich unsere Flotte leider befindet, ist wohl geeignet, das Interesse zu beleben, mit dem unsere Landsleute den Ausgang von Zusammenstößen zur See beobachten, an denen andere Nationen die Betheiligten sind. Ein durchaus bestimmender Zug in der Mittheilung unseres Correspondenten in Ancona ist das unanzweifelbare Zeugniß, welches er der Unverwundbarkeit der italienischen Panzerbekleidung gegenüber dem Feuer der österreichischen Geschütze ausstellt. Die Rüstung, welche die italienischen Schiffe trugen, hat ihre Schuldigkeit gethan — mit alleiniger Ausnahme des „Rè d'Italia", der — weil auf dem Meeresgrunde — nicht der nachträglichen sorgfältigen Prüfung unterzogen wurde wie seine glücklicheren Gefährten. Rücksichtlich des „Affondatore" wollen wir bemerken: die Güte seiner Panzerung wurde nicht untersucht, als man sah, daß seine Platten in Folge falscher Berechnung, nach der man sie angebracht

hatte, ſich unter dem Waſſerſpiegel befänden. Wir ſehen ſomit den italieniſchen Panzer als undurchdringlichen Schild den öſterreichiſchen Geſchoſſen gegenüber. Indem wir dies behaupten, geſtehen wir gleichwohl der italieniſchen Panzerung nicht etwa irgend eine außerordentliche Widerſtandskraft zu. Zufällig war das öſterreichiſche Geſchütz ein lächerlich leichtes für einen ſolchen Zuſammenſtoß. Der einzige bekannt gewordene Fall, wo Projectile nahe daran waren, durchzuſchlagen, trat auf dem „San Martino“ ein, in deſſen Seiten man zwei Stahlgeſchoſſe von beiläufig 8 Zoll Durchmeſſer eingebettet wahrnahm; aber in keinem einzigen Falle war die Panzerung durchbohrt, und, die Flotte im Ganzen betrachtet, zeigte ſich bei keiner Gelegenheit eine Platte geborſten oder auch nur ernſtlich gelockert. Die Bolzenköpfe hielten feſt und gaben einfach dem Proceß des Eindringens nach, ohne einen ſichtbaren Riß zu erleiden. Der äußerſte Erfolg der Vollgeſchoſſe war der, kreisförmige Eindrücke, 4 oder 5 Zoll im Durchmeſſer und $2^1/_2$ Zoll in der Tiefe hervorzubringen. Die öſterreichiſchen Hohlkugeln hinterließen ihre Spur in Geſtalt von Eindrücken von etwa 11 oder 12 Zoll im Durchmeſſer mit rauhen, unebenen Kanten; am meiſten litten die Platten, wenn ſie nahe am Rande getroffen wurden. Dies das Maximum des Erfolges, deſſen Darſtellung dazu dienen mag, um zu zeigen, daß die Rüſtung für den gegebenen Fall ihrem Zwecke entſprach, was auch immer das Reſultat geweſen ſein mag, hätten die Oeſterreicher nicht das Unglück gehabt, ihre ſchweren Schiffskanonen bei Beginn des Krieges zu verlieren. So viel ſehen wir, daß der Zuſtand der italieniſchen — oder wie Tegethoff mit Beharrlichkeit ſie nennt:

Zweifel sind in jedem Treffen gewisse eigenthümliche und charakteristische Züge vorhanden, die es von jedem anderen in höherem oder minderem Grade unterscheiden; zu gleicher Zeit aber dient jeder Zusammenstoß von Bedeutung — insonderheit dann, wenn Kriegswerkzeuge ganz neuer Beschaffenheit zur Verwendung gelangen — dazu, die Probleme der Kriegführung zu beleuchten.

In Bezug auf Schiffe und Feuerwaffen haben wir gerade in der Gegenwart reichlich zu lernen, und jeder Lichtstrahl, welcher auf den Gegenstand fällt, ist von Werth. Niemand kann sagen, wie bald unsere eigene Seemacht den Kampf gegen irgend einen furchtbaren Gegner aufzunehmen berufen ist; und diese fortwährende Möglichkeit, zusammengehalten mit dem unbefriedigenden Zustande, in welchem sich unsere Flotte leider befindet, ist wohl geeignet, das Interesse zu beleben, mit dem unsere Landsleute den Ausgang von Zusammenstößen zur See beobachten, an denen andere Nationen die Betheiligten sind. Ein durchaus bestimmender Zug in der Mittheilung unseres Correspondenten in Ancona ist das unanzweifelbare Zeugniß, welches er der Unverwundbarkeit der italienischen Panzerbekleidung gegenüber dem Feuer der österreichischen Geschütze ausstellt. Die Rüstung, welche die italienischen Schiffe trugen, hat ihre Schuldigkeit gethan — mit alleiniger Ausnahme des „Rè d'Italia", der — weil auf dem Meeresgrunde — nicht der nachträglichen sorgfältigen Prüfung unterzogen wurde wie seine glücklicheren Gefährten. Rücksichtlich des „Affondatore" wollen wir bemerken: die Güte seiner Panzerung wurde nicht untersucht, als man sah, daß seine Platten in Folge falscher Berechnung, nach der man sie angebracht

hatte, ſich unter dem Waſſerſpiegel befänden. Wir ſehen ſomit den italieniſchen Panzer als undurchdringlichen Schild den öſterreichiſchen Geſchoſſen gegenüber. Indem wir dies behaupten, geſtehen wir gleichwohl der italieniſchen Panzerung nicht etwa irgend eine außerordentliche Widerſtandskraft zu. Zufällig war das öſterreichiſche Geſchütz ein lächerlich leichtes für einen ſolchen Zuſammenſtoß. Der einzige bekannt gewordene Fall, wo Projectile nahe daran waren, durchzuſchlagen, trat auf dem „San Martino“ ein, in deſſen Seiten man zwei Stahlgeſchoſſe von beiläufig 8 Zoll Durchmeſſer eingebettet wahrnahm; aber in keinem einzigen Falle war die Panzerung durchbohrt, und, die Flotte im Ganzen betrachtet, zeigte ſich bei keiner Gelegenheit eine Platte geborſten oder auch nur ernſtlich gelockert. Die Bolzenköpfe hielten feſt und gaben einfach dem Proceß des Eindringens nach, ohne einen ſichtbaren Riß zu erleiden. Der äußerſte Erfolg der Vollgeſchoſſe war der, kreisförmige Eindrücke, 4 oder 5 Zoll im Durchmeſſer und $2\frac{1}{2}$ Zoll in der Tiefe hervorzubringen. Die öſterreichiſchen Hohlkugeln hinterließen ihre Spur in Geſtalt von Eindrücken von etwa 11 oder 12 Zoll im Durchmeſſer mit rauhen, unebenen Kanten; am meiſten litten die Platten, wenn ſie nahe am Rande getroffen wurden. Dies das Maximum des Erfolges, deſſen Darſtellung dazu dienen mag, um zu zeigen, daß die Rüſtung für den gegebenen Fall ihrem Zwecke entſprach, was auch immer das Reſultat geweſen ſein mag, hätten die Oeſterreicher nicht das Unglück gehabt, ihre ſchweren Schiffskanonen bei Beginn des Krieges zu verlieren. So viel ſehen wir, daß der Zuſtand der italieniſchen — oder wie Tegethoff mit Beharrlichkeit ſie nennt:

der „sardinischen" Flotte, soweit er ihre Panzerung betrifft, ein durchaus tüchtiger war. Sie war letzteres auch in Bezug auf die Feuerwaffen. Die österreichischen Eisenfahrzeuge mögen eben so mächtig gepanzert gewesen sein wie die italienischen; aber sie hatten unstreitig nicht so schweres Geschütz. Der „Rè d'Italia" und der „Rè di Portogallo" führten jeder 2 dreihundertpfündige Armstrongkanonen, außerdem zehn Achtundsechzigpfünder und noch andere leichteren Kalibers. Zu bemerken ist weiters, daß die Achtundsechzigpfünder, welche auch andere Fahrzeuge desgleichen wie die oben genannten führten, mit so starkem Bodenstück versehen waren, daß sie Langgeschosse im Gewichte von mehr als 120 Pfunden zu feuern vermochten, während die Zweiunddreißigpfünder in gleicher Weise sich für Kugeln von 60 Pfund Schwere geeignet erwiesen. Dem Allen müssen wir noch das Thurmschiff „Affondatore" mit seinen 2 Dreihundertpfündern hinzufügen. Der österreichische Admiral selbst gibt Zeugniß von den ganz ungeheuerlichen Geschossen seines Gegners im Gewichte von 80 bis 300 Pfunden „und mitunter neuester Construction". Unter diesen Umständen möchten wir behaupten, daß, selbst wenn die österreichischen Schiffe eben so schwer und mit gleicher Sorgfalt wie die italienischen gepanzert waren, das Geschütz der Letzteren die Panzerung Jener hätte durchbohren müssen. Solchergestalt besaßen die italienischen Panzerfahrzeuge augenscheinlich den zweifachen Vortheil: daß sie befähigt waren, den Panzer des Feindes zu durchbohren, während diesem hingegen die Kraft hiezu mangelte; überdieß hatten die Italiener den weiteren Vortheil eines Thurmschiffes, das den Oesterreichern gänzlich fehlte. Was das Zahlenverhältniß betrifft, so läßt

ſich kaum ſagen, daß die Italiener allzugroße Vortheile auf ihrer Seite hatten, indem ſie mit zehn Panzerfahrzeugen gegen ſieben feindliche ins Treffen gingen.

Wer nach Wahrſcheinlichkeiten rechnete, mochte vernünftigerweiſe vorherſagen, die Flotte des Admirals Perſano müſſe jene des Admirals Tegetthoff überwältigen. Wenn ſchweres Kaliber, undurchdringlicher Küraß und ein Widder irgend von Werth ſind, gebührte der Sieg unzweifelhaft der Flagge des neuen Königreiches. Doch diesmal iſt es nicht der Raſche, der das Ziel, nicht der Starke, der die Schlacht gewinnt. Die Oeſterreicher verloren nicht Ein Schiff, die Italiener deren zwei. Nach Beendigung des Kampfes liefen die Oeſterreicher in Liſſa ein, das die Italiener zu nehmen verſucht hatten, und dieſe gingen nach Ancona zurück, von wannen ſie gekommen waren. Es iſt unbeſtreitbar, daß des Kaiſers Flotte im Beſitz deſſen blieb, was man das Schlachtfeld zu nennen pflegt. Hätte ſich das Waffenglück den Italienern zugeneigt, ſie würden ſicherlich die Oeſterreicher von Liſſa fern gehalten haben. Allein Perſano fuhr heim, und ſeine Flotte bedrohte nicht länger die feindliche Macht. Nun gar was Opfer an Menſchenleben betrifft, ſtellt ſich die Wage ganz außer allem Verhältniß ungünſtig gegen die Italiener. Ein Schiff verſunken, ein zweites in die Luft geflogen, erſteres mit einem Verluſte von drei Viertheilen ſeiner 600 Köpfe ſtarken Bemannung, letzteres mit der Einbuße der ganzen Beſatzung bis auf 19 Mann — das ſind wohl handgreifliche Zeichen eines Mißgeſchickes, das wenig Aehnlichkeit mit einem Siege hat. Wie aber kamen die Italiener dazu, in ſolcher Weiſe den Kürzeren zu ziehen? Die Unterthanen

Victor Emmanuels bezeichnen den Admiral Persano als jenen, welcher darauf Antwort zu geben habe. Nicht als ob die italienischen Seesoldaten der Tapferkeit ermangelt hätten. Sie waren entschlossen, an der Seite ihrer Geschütze unterzugehen oder mit ihrem Oberdeck in die Luft zu fliegen. Nicht als ob Persano, indem er sich an Bord des Thurmschiffes begab, feig genug gewesen wäre, dasselbe fern vom Kampfe zu halten. Der Schlüssel zu allem Folgenden muß in dem Geschick gesucht werden, mit dem die Oesterreicher manöverirten. Generallos zu Land, waren sie nicht admirallos zur See. Kurz, wenn die Schlacht bei Lissa gewonnen wurde, so ward sie es einzig und allein durch Seemannskunst. Blut ist dicker als Wasser, und lebendige Eichenherzen sind um etwas besser als Eisenplatten. Die österreichischen Schüsse vermochten den „Rè d'Italia" nicht zu durchdringen; aber die österreichischen Schiffe konnten ihn in Grund rennen. Selbst der alte hölzerne Dreidecker „Kaiser" (zum Troste Lord Clarence Paget's sei es gesagt) war im Stande, seine Rolle im Gefechte zu spielen, indem er die Panzerfregatte anrannte, freilich nicht ohne dabei den eigenen gewaltig zu zerstoßen. Schiffe müssen vor Allem Schiffe sein, das heißt: sie müssen geeignet sein, hierher und dorthin zu schwimmen, und das rasch und mit Sicherheit. Hätten die Oesterreicher über grobes Geschütz verfügt, wie sie lenksame Fahrzeuge besaßen, sie würden höchst wahrscheinlich das ganze Geschwader Persano's vernichtet oder zur Ergebung gezwungen haben. Daß die italienischen Schiffe so heil davon gekommen, verdankten sie nur der Thatsache, daß den Eisenpanzern blos durch Einrennen beizukommen war. Admiral Tegetthoff

schien seine Schwäche sowohl als seine Stärke genau zu kennen, dafür spricht schon sein Signal zur Schlacht, das der Panzerdivision den Befehl ertheilte: „Den Feind anlaufen, um ihn zum Sinken zu bringen.“ Hätte die österreichische Flotte gleiches Geschütz wie die italienische gehabt, die Taktik wäre vielleicht eine verschiedene gewesen.

Was den „Affondatore“ — Persano's improvisirtes Flaggenschiff — betrifft, so war seine schwerfällige Kraft nahezu unlenkbar. Dazu bestimmt, Alles vor sich her zu treiben, keuchte er an der österreichischen Linie dahin wie ein wieder erstandener Saurier, der sich in eine Schaar Löwen stürzt. Er ging ungeschickterweise über sein Ziel hinaus, und hatte genug zu thun, sich zu schleppen und zu wenden. Ein einziges Mal mitten durch die Feindes-Flotte und dann wieder zurück, scheint nahezu Alles zu sein, was der „Affondatore“ zu leisten befähigt war. Er litt furchtbar. Sein Oberwerk*), ungeschützt von Panzerplatten, ward wie ein Sieb durchlöchert, und unser Berichterstatter führt mehr als ausreichende Gründe für seinen Ausspruch an, daß es „nur ganz besonderer Gnade zu danken sei, wenn der „Affondatore“ nicht mit Mann und Maus zu Grunde ging.“ Hierbei muß bemerkt werden, daß, was die Tauglichkeit des Widder-Princips betrifft, dieses vom Glück so wenig begünstigte Fahrzeug — das inzwischen vor Ancona versunken — gerade kein sehr schönes Probestück für seine Gattung geliefert hat, mit Ausnahme der Leistungen seiner Thürme. Diese letzteren, welche, wie man spricht, von Capitän Coles selbst entworfen waren, haben sich

*) Der über Wasser befindliche Theil des Schiffskörpers.

aufs Trefflichſte bewährt, indem jeder von ihnen leicht von zwei Mann in Drehung verſetzt werden konnte.

So wichtig es auch ſein mag, dicken Küraß und ſchweres Geſchütz zu führen, von nicht geringerem Belang iſt es, daß ein Schiff beweglich und raſch ſei. Bloßſtellung des Steuers und übermäßige Länge des Kiels ſind augenſcheinlich gefahrbringende Mängel, und dienen nur dazu, andere und ohne Vergleich größere Vortheile unwirkſam zu machen. Glücklicherweiſe ſind wir des Einen gewiß, daß, wofern England nur die richtigen Schiffe hat, es auch ſicher iſt, die Seemannſchaft zu finden.

THE STANDARD.

31. Juli 1866.

Correſpondenz aus Ancona.

Ancona, 24. Juli 1866.

Da ich weiß, welch hohes Intereſſe die Engländer an Allem nehmen, was das Seeweſen betrifft, und da der eben ſtattgehabte Zuſammenſtoß der erſte größere zwiſchen Panzergeſchwadern iſt, beeile ich mich, Ihnen einen möglichſt genauen Bericht von den Vorfällen auf unſerer Flotte zu geben, ſeit wir Ancona am 16. verlaſſen haben; muß jedoch vorausſchicken, daß ich von der Schlacht ſelbſt nur wenig kenne, bis auf die Leiſtungen meines eigenen Schiffes, des „Rè di Portogallo", das, wie allgemein ein-

aufs Trefflichſte bewährt, indem jeder von ihnen leicht von zwei Mann in Drehung verſetzt werden konnte.

So wichtig es auch ſein mag, dicken Küraß und ſchweres Geſchütz zu führen, von nicht geringerem Belang iſt es, daß ein Schiff beweglich und raſch ſei. Bloßſtellung des Steuers und übermäßige Länge des Kiels ſind augenſcheinlich gefahrbringende Mängel, und dienen nur dazu, andere und ohne Vergleich größere Vortheile unwirkſam zu machen. Glücklicherweiſe ſind wir des Einen gewiß, daß, wofern England nur die richtigen Schiffe hat, es auch ſicher iſt, die Seemannſchaft zu finden.

THE STANDARD.

31. Juli 1866.

Correspondenz aus Ancona.

Ancona, 24. Juli 1866.

Da ich weiß, welch hohes Interesse die Engländer an Allem nehmen, was das Seewesen betrifft, und da der eben stattgehabte Zusammenstoß der erste größere zwischen Panzergeschwadern ist, beeile ich mich, Ihnen einen möglichst genauen Bericht von den Vorfällen auf unserer Flotte zu geben, seit wir Ancona am 16. verlassen haben; muß jedoch vorausschicken, daß ich von der Schlacht selbst nur wenig kenne, bis auf die Leistungen meines eigenen Schiffes, des „Rè di Portogallo", das, wie allgemein ein-

geräumt wird, einen in hohem Grade ehrenvollen Antheil an dem Treffen genommen hat.

Ich brauche Ihnen wohl nicht erst zu sagen, mit welchem Jubel von uns die Nachricht aufgenommen ward, daß wir endlich unter Segel gehen sollten nach der unerklärlichen Zögerung durch einen vollen Monat, welche die Flotte, von der man so große Erwartungen hegte, zum Sprichworte durch ganz Italien gemacht hatte, und ich darf versichern, daß die Seeleute sich noch nie einer Arbeit mit mehr Freude unterzogen, als da sie am 16. d. M. die Anker lichteten. Ein Anblick des Stolzes für jeden Italiener war unsere Flotte, als wir fortdampften. Sie bestand aus 12 Panzerfahrzeugen mit Einschluß des „Affondatore", 8 Holzfregatten, 3 Corvetten, 4 Kanonenbooten und 8 Aviso[illegible]chiffen. Wir steuerten in geradem Curs auf Lissa. Es ist dies die Hauptinsel Dalmatiens. Sie liegt nahezu 40 Meilen vom Festlande, und hat ungefähr 10 Meilen Länge bei 4 Meilen Breite. Ihr Hafen befindet sich an der Nordost-Seite und ist durch so gewaltige Werke vertheidigt, daß man sie das Gibraltar des mittelländischen Meeres genannt hat. Lissa war schon in alten Zeiten ein Eiland von hoher Wichtigkeit, aber es fiel in Vergessenheit, aus der es eine Zeit lang während der Kriege der französischen Republik wieder auftauchte. Im Jahre 1807 ward es von den Russen in Besitz genommen, darauf kam es in die Gewalt der Franzosen, von denen es die Engländer eroberten, welche es von 1810 bis 1815 behaupteten, worauf es mit einem Theile von Dalmatien Oesterreich überantwortet wurde. Es ist nicht die erste Seeschlacht, welche im Angesichte Lissa's geschlagen ward; einer

dieſer Kämpfe fand am 13. März 1811 ſtatt, wo drei engliſche Fregatten und eine Corvette vier franzöſiſche Fregatten und zwei Corvetten angriffen und zur Uebergabe nöthigten. Liſſa iſt das große Kohlen- und Proviantdepot für die öſterreichiſche Flotte.

Am Morgen des 18. dampften wir langſam gegen den Hafen heran, während der Reſt des Geſchwaders draußen auf hoher See blieb. Die dazu ausgewählten Schiffe waren alle gepanzert, nämlich: Der „Rè di Portogallo", „Vareſe", „Maria Pia", „Terribile", „Principe Carignano" und „San Martino." Die Mannſchaft war voll Begeiſterung, und wünſchte nur die öſterreichiſche Flotte herbei, deren Ankunft man ſtündlich erwartete. Eröffnet ward der Kampf durch einen Schuß von unſerem Schiffe, und von der Zeit an — nämlich 11 Uhr 30 Minnten — unterhielten die ſechs Fahrzeuge ein heftiges Feuer auf die Befeſtigungen bis zum Einbruche der Nacht, auf eine Entfernung von 1200 oder 1400 Ellen (Yards). Die Schanzen, von welchen drei am Küſtenſaume gelegen, während eine etliche hundert Fuß über dem Meere die Höhe des Hügels krönt, erwiderten unſere Lagen; allein, obwohl wir fortwährend getroffen wurden, fügte uns doch nur ein einziges Geſchoß erheblichen Schaden zu; ein Hohlgeſchoß drang mitten durch den Eiſenpanzer — ich denke mir, es muß eine Stelle getroffen haben, welche ſchon vorher beſchädigt war, — explodirte während ſeines Eindringens in das Schiff, tödtete vier und verwundete weitere acht Mann. Ich muß den Oeſterreichern die Gerechtigkeit widerfahren laſſen, ſie bedienten ihre Geſchütze unter unſerm Feuer aufs Wackerſte. Nichtsdeſtoweniger hatten wir gegen Abend, als wir den

Hafen verließen, die drei unteren Batterieen nahebei zum Schweigen gebracht. Am nächsten Morgen dagegen, da wir den Angriff erneuerten, antworteten sie fast eben so munter wie am Tage zuvor; gleichwohl waren sie bei Anbruch der Nacht wieder zum Verstummen gebracht. In dieser Nacht nun wurden alle Vorbereitungen zum Landen ins Werk gesetzt und ward Aufstellung zum Angriff genommen. Schon waren von einigen der Schiffe die Boote nach der Küste abgegangen, als um 7 Uhr des Morgens der Befehl widerrufen ward, und die Boote zu den Fregatten zurückkehren mußten. Wir waren ängstlich beflissen, den Sinn dieser plötzlichen Umkehr zu erfahren, da es in die Augen sprang, daß wir nicht im Begriffe standen, den Angriff auf die Schanzen fortzusetzen, der an diesem Tage einzig und allein vom „Terribile" unterhalten wurde, welcher gleichwohl jenen nicht gewachsen war, sich vielmehr in diesem Augenblicke genöthigt sah, in See zu stechen und eiligst zur Ausbesserung einen befreundeten Hafen zu suchen. Morgens um die neunte Stunde wurde der wahre Grund der Einstellung der begonnenen Ausschiffungsarbeiten zur Kenntniß gegeben, denn der „Esploratore" signalisirte: „Fremde Segel in Sicht" und sodann: „Feindliche Flotte von Norden." Als die Signale bekannnt geworden, brachen wir in laute Jubelrufe aus, Schiff um Schiff gab sie weiter, bis die ganze Flotte von Evviva's scholl.

Das feindliche Geschwader näherte sich in drei Abtheilungen, und sein Erscheinen war in der That furchtbar. Es bestand aus sieben Panzerfahrzeugen, einem hölzernen Linienschiffe, fünf Holzfregatten, zwei Corvetten und zwölf Kanonenbooten, von denen jedes sechs Feuerschlünde führte.

Unſere Flotte war unſtreitig die ſtärkere, wenn alle Schiffe zur Betheiligung gekommen wären; da jedoch, ſei es durch Klugheit oder Unklugheit des Admirals, nur ein Theil der Panzerſchiffe ins Gefecht kam, und kein einziges der Holzfahrzeuge, ſo befanden wir uns in Wahrheit in der Minderzahl. Sobald die Feindesflotte in Sicht war, hißte der Admiral ſeine Flagge, die bisher auf dem „Rè d'Italia" geweht hatte, auf dem Affondatore" auf, und gab dem erſten Geſchwader der Panzerfregatten das Signal zum Angriff vorzugehen, und wenige Minuten ſpäter dem zweiten, jenem zu folgen. Das erſte Geſchwader beſtand aus dem „Rè d'Italia", dem „Rè di Portogallo", dem „Principe di Carignano", „Paleſtro" und „Ancona." Der Wind blies ſtark und die See ging hoch, erſterer wehte ganz und gar den Oeſterreichern günſtig, welche in großer Eile ſich näherten, geführt von ihrem Admiral auf dem Linienſchiffe „Kaiſer". Wir befanden uns in Kielwaſſerlinie, allein in Folge des rauhen Wetters vermochten wir uns nicht ſo nahe bei einander zu halten, wie wir es ſonſt wohl gethan haben würden, und der „Kaiſer" ſegelte zwiſchen uns hindurch, indem er im Vorüberfahren Breitſeitenlagen mit dem „Rè d'Italia" und dem „Rè di Portogallo" wechſelte. Die halbe Flotte folgte hinter ihm und brachte uns durch Umſeglung zwiſchen zwei Feuer. So wurden denn unſere ſieben Schiffe in der That von der geſammten feindlichen Flotte angegriffen, denn der Reſt unſeres Geſchwaders war für geraume Zeit außer Stande, uns wirkſam zu unterſtützen, und der heftige, gegen uns gerichtete Wind verzögerte deſſen Vorgehen in unſerer Richtung.

Ich vermag nur wenig aus eigener Erfahrung über die Leistungen der anderen Schiffe zu sagen. Denn meine ganze Aufmerksamkeit war für uns selbst in Anspruch genommen. Wir wurden vom „Kaiser" und zwei Panzerschiffen angegriffen. Der Lärm war grausenerregend. Der Donner der Geschütze, das Anprallen der Kugeln gegen unsere Eisenflanken, das Platzen der Hohlgeschosse war betäubend. Immer und immer wieder stießen die Gepanzerten auf uns los, und jedesmal brachte die Erschütterung Jeden von uns zum Wanken, der sich nicht durch festes Anklammern auf den Beinen erhielt. Wir, unserseits, übten das gleiche Manöver; allein theils aus Mangel an genügender Triebkraft, theils ob der Schwere des Fahrzeugs ohne allen Erfolg. Das Eine stellte sich bald klar heraus, daß das Geschütz auf beiden Seiten nicht mächtig genug war, mit Vollkugeln oder Hohlgeschossen den Küraß des Gegners zu durchbohren; wenn auch die Platten Risse bekamen und in einzelnen Fällen ganz und gar zerbarsten, die Fütterung verwehrte den Kugeln das Eindringen, und nun zielten wir so gut als wir eben konnten, denn das Schiff rollte beträchtlich, auf die Stückpforten des Gegners. Breitseite um Breitseite ward gewechselt, während wir so nahe an einander hin- und herfuhren, daß die Mündungen der Kanonen sich gegenseitig fast berührten. Von unserer Mannschaft wurden viele getödtet, und mehrere durch die Stückpforten eingedrungene Bomben platzten im Innern und richteten furchtbare Verheerungen an. Das Schauspiel war gräßlich. Der Lärm, der Rauch, die wiederholten Stöße, wenn die Schiffe aneinander rannten, ließen Einen kaum zur Besinnung kommen. Aber die Mannschaft bediente das Geschütz fort

und fort mit Entſchloſſenheit, und wenn eine Bombe platzte, brach Alles in den Ruf: „Es lebe der König, es lebe Italien!“ aus, ſelbſt die ſoeben durch die Exploſion Verwundeten. Zuletzt drang der „Kaiſer“, welcher bis nun ſeine Schüſſe auf uns gerichtet hatte, ohne daß wir im Stande geweſen wären, dieſelben kräftig zu erwidern, indem die Panzerfregatten unſere vollſte Aufmerkſamkeit beſchäftigten, auf unſern Bug ein; ſofort gab unſer Capitän Ribotti Befehl, jedes Geſchütz, das nur dahin zu richten war, gegen das feindliche Fahrzeug ſpielen zu laſſen, und dann mit voller Kraft ſteuernd, liefen wir es mit unſerm Vordertheile an, während auf unſern Platten, als wir ihm nahe kamen, die Kugeln, die er uns aus ſeiner Breitſeite zuſendete, wie Hagel erglänzten. Wir gingen zurück und überblickten ſofort den Schaden, den wir angerichtet hatten. Einer ſeiner Maſten war über Bord gegangen, und das Fahrzeug ſchien raſch zu ſinken. Alles war in Verwirrung, die Bemannung ließ die Boote ins Waſſer, während mehrere Geſchütze ihr Feuer fortſetzten. Ob es untergegangen oder nicht, vermag ich nicht zu ſagen, obwohl man allgemein erzählte, daß es kurze Zeit danach in der That verſank, und daß von ſeiner ganzen, 1200 Mann ſtarken Beſatzung ſich nur 300 zu retten vermochten. Bald nachher ließ uns Jubelgeſchrei von den feindlichen Schiffen vermuthen, daß eines unſerer Fahrzeuge von irgend einem Unheil getroffen worden, und nun konnte ich auch ſehen, wie der „Rè d'Italia“ raſch in die Tiefe ging. Dieſer hatte mit unſerem Schiffe dem erſten Anprall des Gegners geſtanden, und war von drei Panzerfregatten angegriffen worden. Einige Zeit hindurch hatte er ſich aufs Tapferſte zur Wehre geſetzt:

obgleich immer und immer von deren Sporen angerannt, gelang es ihm doch stets, dem vollen Stoße ein wenig auszuweichen. Doch zuletzt, während Ein Feind ihm von der Seite zusetzte, rannte ihm ein zweiter ans Steuer, das fortgerissen ward, und somit war das Fahrzeug unlenkbar geworden. Nun war es ein Leichtes, ihm Stoß um Stoß zu versetzen, und bald klaffte ein weites Loch in seiner Flanke, durch welches das Wasser in Strömen eindrang, und drei Minuten später sank es auch zum Grunde. Es währte nicht lange, so hieß es, der „Palestro" sei in Brand. Es erwies sich als nur zu wahr. Eine Bombe hatte in sein Kohlendepot eingeschlagen und dort explodirend gezündet. Noch gab er den Kampf nicht auf. Der „Governolo", welcher nunmehr mit mehreren anderen herzugekommen war, eilte ihm zu Hilfe; allein Lieutenant Capellini, sein Commandant, und die Mannschaft weigerten sich, ihr Fahrzeug zu verlassen, und nach wenig Augenblicken flog es mit einem Krach, der jedes Schiff bis ins Innerste erschütterte, in die Luft. Mittlerweile waren auch zwei feindliche Kanonenboote gesunken. Fort tobte der Kampf. Die Fregatte „Garibaldi" kam zu unserer Unterstützung herbei und lenkte die Aufmerksamkeit von einem unserer Gegner auf sich. Es war hohe Zeit, denn die Ermüdung beim Bedienen der Geschütze, die Verwirrung und die furchtbaren Stöße hatten unsere Mannschaft erschöpft. „San Martino", „Maria Pia" und „Principe di Carignano", sie alle thaten Wunder der Tapferkeit, indem jedes von ihnen von zwei feindlichen Schiffen zugleich angegriffen wurde. Bereits durch zwei Stunden dauerte die Schlacht, bis der übrige Rest unserer Flotte herankam; bis nun hatten nur zwei Geschwader unserer

Schiffe mit den Oesterreichern im Kampfe gestanden. Bei ihrer Annäherung wich der Feind allmälig zurück, und da unsere Schiffe nicht in der Verfassung waren, ihn zu verfolgen, vermochte er es auch ohne alle Belästigung, und wir unsererseits nahmen Curs nach diesem Hafen, um die nöthigen Ausbesserungen vorzunehmen. Der größte Tadel wird von der ganzen Flotte gegen Admiral Persano erhoben, der sich vollständig ausmanöveriren ließ, so daß, obwohl unser Geschwader der Zahl nach das stärkere, er nur einen Theil desselben ins Gefecht brachte, und wir haben es einzig und allein dem Umstande, daß diese sämmtlich gepanzerte Fahrzeuge waren, zu danken, wenn nicht deren völlige Zerstörung erfolgte, da die Stärke des Gegners sich wie Zwei zu Eins verhielt. Auch der „Affondatore", der die Admirals-Flagge trug und für das furchtbarste Schiff der ganzen Flotte angesehen war, nahm so gut wie keinen Theil am Gefechte. Dieses, als das erste, welches zwischen gepanzerten Flotten vorfiel, wird allenthalben mit dem größten Interesse verfolgt werden. Unsere Mannschaft stritt mit größter Tapferkeit, und ich muß sagen, auch die Oesterreicher fochten mit nicht geringerer. Der Sieg, so gut es eben einer war, blieb uns, denn die Oesterreicher gingen zurück und ließen uns als Herren des Meeres, auf dem die Schlacht geschlagen worden. Ueberdies zweifle ich nicht, daß, wofern nur unsere ganze Flotte ins Treffen gekommen wäre, wir auch einen derartigen Sieg erkämpft hätten, wie ihn Italien mit Zuversicht von uns erwartete.

THE STANDARD.

1. Auguſt 1866.

Correſpondenz aus Florenz.

Florenz, 25. Juli 1866.

Die italieniſchen Behörden haben ſich nicht geſchickt erwieſen in der Kunſt, den Dingen die beſte Seite abzugewinnen. Ihr Streben, im Gegentheile, war bis heute, nicht nur die ſchlimmſte Seite von jedem Ereigniſſe zu zeigen, ſondern ſelbſt die wirklich ſchlimmen noch ſchlimmer erſcheinen zu laſſen als ſie in Wahrheit geweſen. Zeuge deſſen der officielle Bericht der Schlacht von Cuſtozza, Zeuge deſſen der officielle Bericht von dem Seetreffen bei Liſſa. Die Oeſterreicher machen die Sache ganz anders; ſie ſchreiben friſchweg das Wort „Sieg" an den Schluß

ihrer Schlachtberichte und überlassen dem Publicum die Aufgabe, die Wahrheit sich herauszuklauben, so gut es eben geht. So waren Montebello und Palestro österreichische Siege für uns, die wir 1859 in Mailand, abgesperrt von allem Verkehre mit der übrigen Welt, lebten, und sie blieben Siege, bis Magenta uns die Augen für die Wahrheit erschloß. In gleicher Weise wurden Nachod, Skalitz und Königgrätz *) in Wien als kaiserliche Erfolge verkündet, bis Gitschin und Sadowa den wirklichen Stand der Dinge aufdeckten. Mit diesen Beispielen vor Augen dürfen wir uns wohl bedenken, ehe wir den Wiener Berichten über das in den Gewässern von Lissa stattgehabte Treffen blindlings Glauben schenken. Daß die Italiener schwere Einbuße erlitten haben, ist leider eine Thatsache, die gar keinen Zweifel zuläßt. Wenn man alle Umstände des gegebenen Falles in Anschlag bringt, und namentlich sich vor Augen hält, daß den Italienern nicht Gelegenheit geboten sein wird, den Kampf zu erneuern, muß man den Ausgang geradezu für ein Unglück ansehen, selbst wenn es wahr ist, wie es hier aufs Bestimmteste erklärt wird, daß am Schlusse des Tages die Oesterreicher den Rückzug antraten und ihre Gegner im Besitze der „Schlachtgewässer" ließen. Was wir von unseren Behörden hierüber erfahren haben, ist bis jetzt noch so dürftig, daß wir im Augenblicke keine Anhaltspunkte besitzen, um über die widersprechenden Berichte, welche in die Welt gesandt wurden, ein entscheidendes Urtheil zu fällen. Dennoch muß, um gegen die Italiener Gerechtigkeit zu üben, bemerkt werden, daß alle Mit-

*) Soll wohl Trautenau heißen.

theilungen aus dieſer Quelle in der Behauptung zuſammentreffen, daß drei öſterreichiſche Fahrzeuge während des Kampfes ſanken.

Es führt der „Corriere delle Marche" in ſeiner geſtrigen oder vorgeſtrigen Nummer und ein Correſpondent aus Ancona im heutigen Morgenblatte der „Opinione" die kleinſten Nebenumſtände von dem Untergange des „Kaiſer" an, eines herrlichen Linienſchiffes von 91 Kanonen, mit einer Bemannung, die man auf 1500 Köpfe ſchätzte, ungerechnet 700 Tiroler Scharfſchützen. Uebereinſtimmend mit den italieniſchen Darſtellungen ließ Capitän Ribotti von der Panzerfregatte „Rè di Portogallo" ſein Schiff mit ſolcher Gewalt gegen den Bug des öſterreichiſchen Fahrzeuges anſtürmen, daß er es ernſtlich beſchädigte. „Der Stoß war furchtbar," ſagt der Corriere, „und die kaiſerliche Krone und das Bruſtbild des Kaiſers wurden fortgefegt und fielen als Trophäen auf das Deck des „Rè di Portogallo", der hierauf mittelſt eines Geſchoſſes von 120 Kilometer aus einer Armſtrong-Kanone ein klaffendes Loch in den Rumpf des öſterreichiſchen Schiffes riß, das unter den Hurrahs der Italiener verſank." „Unter der Mannſchaft, die mit den Wogen kämpfte," ſagt der Verfaſſer des Artikels in der „Opinione", „nahm man deutlich die Uniformen der Tiroler Scharfſchützen wahr, und Viele von ihnen wären gerettet worden, hätten nicht im ſelben Augenblicke ſechs öſterreichiſche Schiffe auf den „Rè di Portogallo" einen Angriff unternommen." Die öſterreichiſche Darſtellung, ſoweit ſie den „Kaiſer" betrifft, erwähnt bloß den Verluſt des Bugſpriets und des Fockmaſtes. Ihre eigene Einbuße an Mannſchaft ſchätzen die Oeſterreicher auf 22

Todte und 82 Verwundete, und es fehlt ihrerseits auch jede Hindeutung auf jene beiden Fahrzeuge (darunter eine Corvette), die nach der Versicherung der Italiener das Loos des „Kaiser" theilten. Dieser Widerspruch ist so auffallend, daß ich mich geradezu alles Urtheils über die Sache enthalten muß. Doch kann ich nicht umhin zu bemerken, daß, wenn man auch der beklagenswerthen Thatsache entschiedenster Mangelhaftigkeit in der Oberleitung auf italienischer Seite gebührend Rechnung trägt, die österreichische Darstellung der Ereignisse doch dem schwersten Verdachte zugänglich scheint. Allein, was immer auch die Wahrheit in Bezug auf die Einzelumstände des Treffens sein mag, das Eine dürfte sich nur zu sicher herausstellen, daß die Italiener, selbst vorausgesetzt, daß sie im Zusammenstoß die Oberhand behielten, des Gegenstandes, um dessen Besitznahme sie kämpften, verlustig geworden sind, nämlich festen Fuß in Dalmatien zu fassen, eine Stellung, die sie in den Stand gesetzt haben würde, am grünen Tische der Staatskünstler hohe Ansprüche aufrecht zu halten, und mit Erfolg über anderweitige Gebietsabtretungen im Austausche für jenes, das sie durch ihre Truppen etwa besetzt hielten, zu verhandeln. Jetzt muß Italien nehmen, was es eben bekommen kann, und dafür noch dankbar sein. Tief und allgemein ist die Erbitterung gegen Admiral Persano, dessen Unfähigkeit und gänzlicher Mangel an Umblick den Groll der öffentlichen Meinung vollauf zu rechtfertigen scheint. Dadurch, daß er sein Flaggenschiff im Augenblicke des beginnenden Kampfes verließ und sich in das bombensichere Obdach des „Affondatore" verschloß, von wo er unmöglich den Gang der Schlacht übersehen und der unter sein

Commando geſtellten Flotte Befehle ertheilen konnte, hat er ſich eines weitaus ſchwereren Vergehens als das der bloßen Unfähigkeit ſchuldig gemacht. Wir werden ohne Zweifel eine Unterſuchung haben, in deren Verlaufe, wie zu erwarten ſteht, wohl ganz ſonderbare Dinge in Bezug auf die Verwaltung unſeres Seeweſens, das gründlich umgeſtaltet werden muß, ans Licht kommen werden. Nun denn, jetzt, da die Kuh aus dem Stalle, werden wir wohl anfangen daran zu denken, die Thüre zu ſchließen. Wo der Admiral in dieſem Augenblicke ſteckt, iſt dem Publicum nicht bekannt, aber ich möchte auch für ſeine perſönliche Sicherheit nicht gutſtehen, ſollte er es wagen, ſich vor Verlauf einiger Zeit in den Straßen Anconas zu zeigen. So beklagenswerth übrigens der Ausgang der wilden Balgerei in den Gewäſſern von Liſſa auch ſein mag, ſo kummervoll wie das Mißgeſchick von Cuſtozza, beide Ereigniſſe haben doch das Gute, die trefflichen Eigenſchaften des nationalen Stoffes, der ſo ſchlecht benützt ward, zu zeigen. Der auf die Spitze getriebene aber hochherzige Heldenmuth der Officiere und der Mannſchaft des „Paleſtro", die ſich weigerten, ihr Geſchick von dem ihres untergehenden Schiffes zu trennen, und faſt bis auf den letzten Mann mit dem Rufe: „Evviva l'Italia" auf den Lippen in die Tiefe ſanken — dieſer auf die Spitze getriebene, aber hochherzige Heldenmuth, ſage ich, iſt eine Thatſache, die in den Jahrbüchern der italieniſchen Marine nie wird vergeſſen werden. Er iſt ein moraliſcher Sieg, der die Erinnerung an alle vorübergehenden Unfälle überleben wird, eine glänzende Epiſode, würdig die Gedenkblätter einer neuen und ruhmreichen Geſchichte zu eröffnen. In

dieſer That liegt ausreichender Troſt für den Verluſt des „Rè d'Italia", eines der ſchönſten Fahrzeuge in der italieniſchen Marine, mit dem größeren Theile ſeiner Bemannung, die 554 Köpfe zählte. Der Rechtsanwalt Boggio, der Admiral Perſano's Generalſtab beigeordnet war, und deſſen Aufforderung, ihm auf den „Affondatore" zu folgen, nicht entſprochen zu haben ſcheint, befindet ſich unter den Opfern dieſes Unglücksfalles. Ich brauche nicht daran zu erinnern, daß der arme Boggio einer unſerer hervorragendſten Staatsmänner war, und daß ſein vorzeitiges Ende allgemein betrauert wird.

THE MORNING POST.

Inhaltsübersicht.

Aus einem leitenden Artikel . . . . . 2. August 1866.

THE MORNING POST.

2. August 1866.

Aus einem leitenden Artikel.

Die italieniſche Marine war mit reißender Schnelligkeit und in einem Maße angewachſen, welche die Abſicht eines Angriffkrieges unmöglich verkennen ließ. Ein kleines Geſchwader von Panzerfahrzeugen mit Widder- und Thurmſchiffen ward auswärts gebaut, und der Rohſtoff zur Herſtellung von Kriegsſchiffen in den Häfen des Mittelmeeres aus Amerika, Frankreich, England und andern induſtriellen Ländern herbeigeſchafft. Die Bemannung dieſer modernen ſchwimmenden Feſtungen war des neuen Dienſtes, den ſie leiſten ſollte, ganz und gar unkundig. Die Ausbildung des

alten Seemannes ist nur in gewissem Umfange möglich und nutzbringend auf solchen Schiffen, wo alle Leute zu neuer Arbeit berufen sind, unabhängig von Wind, Fluth und Segel, so gut als gewöhnliche artilleristische Ausbildung. Doch die Italiener setzten grenzenloses Vertrauen in ihre prächtige Flotte; sie trugen sich mit der Zuversicht, mit ihr den Gegner von der Adria fortzufegen; sie brannten vor Ungeduld, mit den Oesterreichern auf dem Meere zusammenzutreffen. Dem officiellen Auftrag gemäß begann Persano mit 8 gepanzerten Fahrzeugen den Angriff auf die schwer armirten Werke der Insel Lissa und brachte sie zum Schweigen. Obschon wir bis jetzt noch ohne ziffermäßige Angabe der Stärke des österreichischen Geschwaders sind, welches die Flotte des italienischen Admirals unter Lissa bekämpfte, so scheint es doch außer Zweifel zu stehen, daß es sowohl an Menge der Fahrzeuge als der Geschütze in der Minderzahl sich befand. Das herrliche Panzerschiff „Rè d'Italia" ging unter, und die Bemannung des „Palestro" zog, indem sie mit dem Fahrzeuge in die Luft flog, den Tod der Uebergabe vor. Niemand zweifelt den Heldenmuth der Seemannschaft an, ihre Tapferkeit unterliegt keiner Frage, und dennoch war es dem italienischen Volke beschieden, eine Niederlage zu beweinen, die von der Nation im Allgemeinen ebensowenig erwartet wurde, wie das Unglück von Custozza am 24. Juni. Ehe dieser doppelte Umschlag eintrat, ward von der Mehrzahl der zweiundzwanzig Millionen des vereinigten Italien die vollste Zuversicht in das Landheer und die Flotte getheilt.

THE DAILY NEWS.

Inhaltsübersicht.

Leitender Artikel . . . . . 23. Juli 1866.
Correspondenz aus Garibaldi's Hauptquartier . 2. August 1866.

THE DAILY NEWS.

23. Juli 1866.

Leitender Artikel.

Auch bei einem minder bedenklichen Stande der Dinge in politiſcher und militäriſcher Beziehung würde der Zuſammenſtoß der maritimen Kräfte Oeſterreichs und Italiens in der Adria ein Vorfall von hoher Bedeutung ſein. Jede der beiden Flotten war neu, und es iſt die erſte Gelegenheit, welche ſich der einen wie der andern bot, ihre Leiſtungsfähigkeit zu erproben. Ueberdies iſt es auch der erſte ernſthafte Kampf von Panzerſchiffen, der auf europäiſchen Gewäſſern gefochten ward. Das Treffen vor Liſſa, einer Inſel an der dalmatiniſchen Küſte, war ein heißes, und dauerte fünf Stunden. Officielle Berichte über Verlauf

und Ausgang von ſind beiden Regierungen veröffentlicht worden, doch befinden ſich dieſelben in mehr als Einem Punkte in ſolchem Widerſtreite zu einander, daß man, um klar zu ſehen, umſtändlichere und genauere Mittheilungen abwarten muß. Das ſteht gleichwohl ſchon jetzt feſt, daß die Italiener die ſchwerſten Verluſte erlitten haben. Die Oeſterreicher geben keine Daten über die Geſammtſumme ihrer Schiffe, und die Angabe, die ſie über die Stärke des Gegners verlautbaren, ſind erweislich ungenau. Das italieniſche Geſchwader ward von Admiral Perſano commandirt, das der Oeſterreicher von Admiral Tegetthoff, und jeder Theil glaubt behaupten zu können, daß der Angriff von ihm ausgegangen ſei. Admiral Perſano hißte ſeine Flagge auf dem Widderſchiffe „Affondatore" auf, ging der feindlichen Flotte unter ſchwerem Feuer entgegen und zertrümmerte den Hintertheil des öſterreichiſchen Admiral-Flaggenſchiffes. Bei Beginn des Gefechtes gerieth die öſterreichiſche Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max" in heftigen Zuſammenprall mit dem italieniſchen Panzerſchiffe „Rè d'Italia" und ſtieß es in den Grund. Die öſterreichiſchen Berichte verſichern, daß Alle an Bord umkamen; die Italieniſchen hingegeen, daß nahezu die ganze Bemannung vom „Vittorio Emmanuele" aufgefiſcht worden ſei. Das italieniſche Kanonenboot „Paleſtro" — im öſterreichiſchen Berichte als Fregatte aufgeführt — gerieth während der Schlacht in Brand und flog auf, und Commandant und Mannſchaft, die ſich geweigert hatten ihr Fahrzeug zu verlaſſen, kamen ſammt und ſonders um. Außer dieſen Beiden ging kein italieniſches Schiff verloren, gefangen nahmen die Oeſterreicher keines. Das italieniſche Bulletin ſtellt die

österreichische Flotte als schwer beschädigt dar, während dagegen das in Wien ausgegebene den Schaden als einen unerheblichen bezeichnet, und versichert, das Geschwader sei durchaus kampftüchtig. Widersprüche solcher Art sind begreiflich. Aber unter diesen Darstellungen ist noch Eine, die unerklärlich bleibt. Die Oesterreicher behaupten, die italienische Flotte sei von Lissa weggedrängt und zum Rückzug gegen Ancona gezwungen worden, verfolgt von ihrem Geschwader. Die italienische Auffassung läßt im Gegensatze hievon die Oesterreicher nach Lesina zurückweichen, während sie, die Italiener, Herren der Wahlstatt und Zuschauer bei des Gegners Rückzug blieben. Aus dem Ganzen scheint nur so viel hervorzugehen, daß die Italiener überaus tapfer fochten, und daß der thatsächliche Vortheil auf Seite der Oesterreicher war, es sei denn, daß der officielle italienische Bericht durch die in einem Privattelegramme enthaltene Angabe, der zu Folge ein österreichisches Linienschiff und zwei Dampfer gesunken wären, wirklich vervollständigt werden müßte. Die Schlacht muß während der Unterzeichnung der Waffenruhe geschlagen worden sein, und wir hoffen, daß sie das Zustandekommen des Friedens erleichtern werde.

THE DAILY NEWS.

2. August 1866.

Correspondenz aus Garibaldi's Hauptquartier.

Breno, Val Camonica, 26 Juli 1866.

Was die Flotte betrifft, so ist dies eine Sache, die ihre wunde Seite hat, und die Nation fühlt den brennenden Schmerz bis ins Innerste. Es wäre Ihnen vielleicht lieb, wenn ich Ihnen irgend welche Mittheilung über das Treffen bei Lissa machte, eine zusammenhängendere und verständlichere Darstellung, als man sich aus den zerstreuten Angaben in österreichischen und italienischen Berichten und Zeitungen zu sammeln vermag, eine Darstellung, wie ich wohl nach Ihrer Voraussetzung in der Lage sein möchte zu liefern. Allein ich bin unfähig, Ihnen ein solches Capitel Welt-

geſchichte zu ſchreiben. Die Nachrichten, welche darüber einlaufen, ſind ſo voll von den gröbſten Widerſprüchen, daß es geradezu unmöglich iſt, das Wahre daran zu erkennen. Nach und nach ſtellt ſich das Eine allerdings immer klarer heraus, daß die italieniſche Flotte tüchtig geſchlagen ward, und das trotz der muthvollſten Haltung von Seite der Officiere wie der Mannſchaft. Mehr als dies vermag ich Ihnen nicht zu erzählen; ein weiterer Grund, mit Vorſicht über den Gegenſtand zu ſchreiben, liegt in der Beſorgniß, Ihren Leſern irrthümliche Angaben zu machen. Die Nation iſt, wie ich oben bemerkte, wüthend bei dieſem Zuſammenbruch all der glänzenden Hoffnungen, die ſie noch vor wenigen Jahren auf die Stärke ihrer Seemacht gebaut hatte, — iſt zornig, in gefährlichem Grade zornig, mit einer Einmüthigkeit des Gefühls, wie ſie ſelten in ähnlichen Vorkommniſſen ſich zeigt. Alle Parteien fordern gleich laut eine Unterſuchung über das Benehmen aller Jener, welche irgend wie Schuld an dieſem jedes Herz mit Kummer füllenden Mißerfolge tragen mögen. Nun, wir Alle kennen das entſchiedene Verlangen eines in ſeiner Eigenliebe verletzten Volkes, dem eine ſo furchtbare Enttäuſchung wie die jetzige geworden, nach einem Opfer, einem Sündenbock, auf den man alle Vergehen der Nation laden kann, und das Opfer, auf welches die öffentliche Meinung mit Fingern weiſt, und deſſen Verderben ſie als Sühne fordert, iſt Admiral Perſano. Die Anklagen, welche gegen ihn erhoben werden, ſind ſolche, wie ſie in irgend einem Zeitabſchnitte unſerer maritimen Geſchichte nur der Mann in ſolcher Stellung auf ſich geladen hätte, dem es darum zu thun, nicht ſeinen Kopf zu behalten, ſondern ihn zu ver-

lieren. Eine Untersuchung wird verlangt, und die Regierung kann meines Bedünkens nicht vermeiden, sie anstellen zu lassen. Unter diesen Umständen scheint es mir, darf ein Zeitungsschreiber, wenn auch im Dienste eines ausländischen Blattes, Meinungen nicht als Thatsachen hinstellen, bis sie durch Richterspruch als solche erwiesen sind. Gleichwohl kann ich so viel sagen, die geforderte Untersuchung muß — soll sie nur irgend etwas nützen — durchaus und ohne Einschränkung eine öffentliche sein. Es ist gestern in einer der Florentiner Zeitungen eine garstige Auseinandersetzung erschienen, dahin zielend, es werde ein „Kriegsrath" zusammengesetzt werden, um über das Mißgeschick der Flotte Erhebungen zu pflegen. Das sieht nun allerdings einem Versuch von Seiten der Regierung, die Oeffentlichkeit zu umgehen, höchst ähnlich. Ein Kriegsrath würde keines Falls gutes Blut machen. Und Admiral Persano, sofern ihm bewußt ist, daß die öffentliche Stimme ihn beschuldigt, sollte eher als jeder andere Mann in Italien laut sein Verlangen nach einem der Wesenheit nach öffentlichen Verfahren kund thun. Er mag sich versichert halten, daß dies einzig und allein seinen Namen vor immerwährender Schmach zu bewahren vermag, und daß jedwede Absicht, der Untersuchung zu entgehen oder dieselbe auf eine solche einzuschränken, deren Ergebniß und Einzelheiten nur zur Kenntniß der Amtspersonen gelangen, von der gesammten Nation als vollinhaltliche Bestätigung des Schlimmsten aufgefaßt werden würde, was über ihn verlautet hat. So viel also mag billig gesagt werden, während wir der Untersuchung gewärtig sind, welche die Nation fordert, daß es nicht an Männern fehlt, die wahrscheinlich in voller

Kenntniß der richtigen Thatsachen meinen, es könne wohl Admiral Persano bei einer derartigen Untersuchung vielleicht eher in der Rolle eines Anklägers als eines Angeklagten auftreten. Der „Palestro", dessen Mannschaft in Wahrheit gethan hat, was man von jener des „Vengeur" erzählte, und was auch allgemein geglaubt wurde, bis Carlyle sich der Mühe unterzog, die Täuschung zu zerreißen und sie durch geschichtliche Treue zu ersetzen — der „Palestro", der hätte 30 Geschütze führen sollen, ging, wie man sich zuflüsterte, mit nur 16 ins Treffen, und verschiedene ähnliche Thatsachen werden mit verhaltenem Athem herumerzählt. Auch spielt man darauf an, daß es noch Andere gäbe, welche mit weit mehr Grund die Ergebnisse einer solchen Untersuchung zu scheuen hätten, als Persano. Dies mit den Fingern deuten, und sich ins Ohr raunen allein macht es um so nöthiger, daß eine vollständige und durchaus öffentliche Untersuchung Platz greife, und daß wir sowohl als die näher dabei Betheiligten mit unserm Urtheile einstweilen zurückhalten. Die Erregung des Publicums ist gleichwohl so heftig, daß ein falsches Gerücht, welches Persano kürzlich auf der Reise nach Genua begriffen sein ließ, hinreichte, um die Behörden jener Stadt wegen Ruhestörungen in Sorge zu versetzen. Die heutigen Abendblätter melden seine Enthebung vom Oberbefehl.

THE DAILY TELEGRAPH.

Inhaltsübersicht.

Correspondenz aus Wien . . . . . 10. August 1866.

THE DAILY TELEGRAPH.

10. Auguſt 1866.

Correſpondenz aus Wien.

Wien, 3. Auguſt 1866.

Man erwartet in Kürze einen halbofficiellen Bericht im Widerſpruche mit den Angaben, welche von gegneriſcher Seite über die Schlacht bei Liſſa, und zwar aus der Feder des italieniſchen Berichterſtatters des Journal des Débats in der Nummer vom 1. d. M. abgedruckt erſchienen ſind. In meinem letzten Briefe that ich des Gefühls der Entrüſtung Erwähnung, das durch die ſchamloſen Verſuche, der wackern Marine den wohlverdienten Ruhm zu rauben, wachgerufen wurde. Die Nothwendigkeit einer öffentlichen Zurückweiſung dieſer abſichtlichen Entſtellungen und nicht

zu rechtfertigenden Verleumdungen, so wie jene, die wahrhaft ergötzliche Unwissenheit von Signor Petruccelli ans Licht zu stellen, wurde von der Regierung so lebhaft empfunden (umsomehr als dem Allen ein Anschein von Authenthicität durch Aufnahme in die Spalten eines einflußreichen französischen Journals gegeben ward), daß ein talentvoller Beamteter in einem kaiserlichen Ministerium mit der Aufgabe betraut wurde, jene falschen Anschuldigungen zu widerlegen. Ich muß auf die Gefahr hin, daß ich in Verdacht komme, seit Lissa an stillem Wahnsinn zu leiden, mir die Erlaubniß erbitten, eine oder zwei Ungereimtheiten und Irrthümer, die in dem fraglichen Berichte vorkommen, herauszuheben. Zuvörderst in §. 5 beschreibt Signor Petruccelli Lissa als ein wüstes Eiland, in §. 15 erzählt er vom „Carignano", der stark gelitten habe von scharfen Gewehrfeuer, das die Bewohner der Insel aus den Fenstern ihrer Häuser auf ihn unterhielten! Weiterhin weiß er zu berichten, daß die Officiere der österreichischen Flotte nahezu Alle Amerikaner seien, nebstbei noch einige Engländer, während der einfache Hinweis auf die officielle Liste der in der Marine dienenden Officcere jeden nur einigermaßen mit der österreichischen Nomenclatur Vertrauten überzeugen muß, daß mit einer oder zwei Ausnahmen jeder der im Feuer gestandenen Officiere ein Eingeborner des Kaiserstaates ist. Seine Behauptung, als habe Landartillerie die Geschütze bedient, ist durchaus falsch, ich habe die bündigsten Versicherungen hierüber. An einer andern Stelle dieses wahrheitsgetreuen Berichtes behauptet der Verfasser ausdrücklich, der „Kaiser", ein Linienschiff von 90 Kanonen, habe 1200 Tiroler Scharfschützen an Bord

gehabt! Signor Petruccelli muß, als er dies ſchrieb, ſich eingebildet haben, daß, weil mehrere der italieniſchen Fregatten mit Scharfſchützen beſetzt waren, auf dem „Kaiſer" das Gleiche müſſe der Fall geweſen ſein; ſeine Kenntniß in maritimen Dingen muß jedenfalls eine im höchſten Grade ſchülerhafte ſein, wenn er im Ernſte glauben kann, ein Kriegsſchiff von 90 Kanonen, das gegen überlegene Streitkräfte in den Kampf geht, werde ſich mit 1200 Schützen beladen, deren Anweſenheit an Bord alles und jedes Manöver lähmen, und es zur paſſiven Zielſcheibe für ſeine Gegner und zu einem Beinhauſe für ſeine eigene Mannſchaft machen müßte. Aber das Aergſte kommt noch. Petruccelli geht ſo weit, umſtändlich zu erzählen, wie der „Kaiſer", der gegenwärtig ausgebeſſert und bereits wieder völlig ſee- und kampftüchtig in Pola liegt, durch den „Rè di Portogallo" in Grund geſtoßen ward. Ich muß die Stelle anführen: „Man vernimmt einen ſchrecklichen Krach, ein entſetzliches Geſchrei übertönt das Brüllen der Geſchütze, und der „Kaiſer" theilt das Los des „Rè d'Italia". Die Schiffe beider Geſchwader erzittern im wirbelnden Aufruhr des Meeres, der den Untergang begleitet". Mit welch haarſträubender Genauigkeit hat nicht der italieniſche Dumas dieſe furchtbare Schlachtepiſode erfunden! Er ſchätzt die durch dieſe Kataſtrophe verurſachte Einbuße an Menſchenleben allein auf 2100 Officiere und Soldaten, während der thatſächliche Verluſt an Todten an Bord des „Kaiſer" ſich auf 20—30 beläuft. In demſelben Paragraph behauptet er ferners, die Oeſterreicher hätten außer dem Linienſchiffe Eine Fregatte, Eine Corvette und 2 oder 3 Kanonenboote verloren. Es ſpricht ſich in dieſem Berichte eine vornehme

Geringschätzung in Aufzählung der minderen Vorfälle aus, die eigentlich recht erheiternd wirkt; über die Thatsachen, welche darin enthalten sind, brauche ich gleichwohl nicht viel zu sagen, nachdem eine klare und vorurtheilslose Darstellung des Treffens von italienischer Seite, die in den Times von heute abgedruckt und, wie man annimmt, aus der Feder des Admirals Vacca geflossen ist, feststellt, daß die Oesterreicher den Verlust auch nicht eines einzigen Fahrzeugs zu beklagen haben. Ich enthalte mich, Signor Petruccelli's Schilderung sowohl der letzten Augenblicke des „Palestro" als seine Behauptung, Admiral Albini habe Tegetthoff bis in seinen letzten Zufluchtswinkel, den Canal von Lesina, verfolgt, sowie eine Menge anderer unschicklicher Auslassungen des weitern anzuführen. In der That, meine einzige Entschuldigung dafür, daß ich Ihre Leser mit dem ungeheuerlichen Romane, den die Débats dem Publikum aufgetischt haben, zu behelligen mir erlaubte, liegt darin, daß ich glaube, Tegetthoff und seiner tapfern Flotte müsse ihr Recht widerfahren, und derlei willkürliche Entstellungen von Thatsachen, wie die obigen, sollten nicht gestattet sein, widerspruchlos den Weg in die Welt zu finden.

Anhang.

REVUE DES DEUX MONDES.

Inhaltsübersicht.

Essay . . . . . 15. November 1866.

REVUE DES DEUX MONDES.

15. November 1866.

Essay.

Bemerkung. — Diese vortreffliche Arbeit wurde irrigerweise ursprünglich dem Prinzen von Joinville zugeschrieben.

Pisa, 20. Juli 1866.

Seitdem das durch den Vertrag von Villafranca geschaffene junge Königreich Italien begann festen Grund zu fassen und sich seines Zieles und Dranges bewußt zu sein, fühlte es auch das Bedürfniß, sich auf eine Seemacht zu stützen, die fähig wäre, seine Mittelmeer-Küsten zu schirmen und Oesterreich zu bedrohen. Königin der Adria zu sein war Italiens erster Traum. Was fehlte ihm hiezu?

Eine Flotte. An Matrosen hatte es keinen Mangel; längs seiner unermeßlichen Gestade kann es deren zu Tausenden ausheben. Die Seeleute der Genueser Küste stehen sogar wegen ihrer Gewandtheit und Tüchtigkeit bei den seefahrenden Völkern des Südens in einem gewissen Ansehen. Seine Arsenale boten ihm allerdings keine durch lange Zeit aufgehäuften Mittel; allein gerade darin lag ein günstiger Zufall, denn durch die Umgestaltung, welche sich in diesem Augenblicke im ganzen Seewesen vollzieht, ist das alte Kriegsmateriale vielmehr ein Hinderniß als eine Hilfsquelle; man fühlte sich heute beinahe versucht zu sagen: glücklich die Nationen, die nicht an altes Kriegsgeräthe gefesselt sind! Fahrzeuge, Maschinen, Kanonen, Geschosse, Seetaktik, alles ist heutzutage neu. Es genügte ihm, Geld zu haben. Die naive Vertrauensseligkeit der kleinen französischen Kapitalisten, welche in ihrer abgrundtiefen Unwissenheit in allen öffentlichen Dingen sich einbilden, es läge in der Macht ihrer Regierung das Zahlungsvermögen Italiens zu garantiren, versah es damit. Man schätzt die geborgte Summe auf 300 Millionen Francs, welche das junge Königreich binnen fünf Jahren der Herstellung einer Seemacht geopfert hat. Die Werften und Gießereien Englands, der Vereinigten Staaten, Frankreichs wurden in Anspruch genommen, und als Preußen auszog zu jenem blitzgleichen Kriegszuge, der Oesterreich und Deutschland blutend und wehrlos zu seinen Füßen niederwarf, konnte Italien zu Tarent, Brindisi und Ancona, mit Einem Worte in der Adria, eine Flotte vereinigen, wie sie nur die großen Seemächte in diesem Augenblicke aufzustellen vermögen. Ihr Staud war folgender:

Italienische Flotte.

Name der Fahrzeuge	Rang	Pferdekraft der Maschine	Kanonen	Bemannung	Tonnengehalt
I. Fahrzeuge mit voller Panzerung. Holz. *)					
Rè d'Italia	Fregatte 1sten Ranges	800	36	600	5700
Rè di Portogallo	—	800	36	550	5700
Eisen. **)					
Formidabile	Corvette 1sten Ranges	480	20	356	2700
Terribile	—	480	20	356	2700
II. Fahrzeuge mit theilweiser Panzerung. Holz.					
Principe di Carignano	Fregatte 2ten Ranges	600	22	440	4086
Eisen.					
Ancona	—	700	26	484	4250
Castelfidardo	—	700	26	484	4250
Maria Pia	—	700	26	484	4250
San Martino	—	700	26	484	4250
Palestro	Kanonenboot 1sten Ranges	300	4	250	2000
Varese	—	300	4	250	2000
III. Thurmschiff. (Monitor.)					
Affondatore	Widder	700	2	290	4070

*) Durch Webb in New-York gebaut: Länge 280'. 5 Tage Kohlen mit voller Dampfkraft oder 12 mit halber. 9 Knoten die Stunde.

**) 6 Tage Kohle zu 12 Knoten oder 12 Tage zu 8 Knoten, 1 m 60 Schiffshöhe.

Name der Fahrzeuge	Rang	Pferdekraft der Maschine	Kanonen	Bemannung	Tonnengehalt
IV. Ungepanzerte Fahrzeuge.					
Carlo Alberto	Fregatte 1sten Ranges	400	50	580	3200
Duca di Genova	—	600	50	580	3515
Gaeta	—	450	54	580	3980
Garibaldi	—	450	54	580	3680
Maria-Adelaida	—	600	32	550	3450
Principe Umberto	—	600	50	580	3500
Vittorio Emmanuele	—	500	50	580	3400
San Giovanni	Corvette 1sten Ranges	220	20	345	1780
Guiscardo	Rad-Corvetten	220	20	345	1780
Piemonte	—	220	20	345	1780
Cristoforo Colombo	Aviso	220	20	345	1780
Ettore Fieramosca	—	220	20	345	1780
Esploratore	—	350	2	108	1000
Flavio Gioza	—	350	2	108	1000
Gottemolo	—	350	2	108	1000
Governolo	—	350	2	108	1000
Messagiere	—	350	2	108	1000
Stella d'Italia	—	350	2	108	1000
Indipendenza	Proviantschiff	350	2	108	1000
Washington	Spitalschiff	350	2	108	1000
4 Kanonenboote	2ten Ranges	350	2	108	1000

Nur Ein Ding fehlte, aber ein Ding von Wichtigkeit, das sich nicht kaufen, nicht aus dem Stegreif schaffen läßt, wir haben es nur allzugut während der Kriege der Revolution und des ersten Kaiserreiches an uns selbst erfahren, das die Völker blos um den Preis großer Opfer und

Mühen erwerben: ein genügend zahlreiches Officiers-Corps, dem das Seeleben zur zweiten Natur geworden, geschult und durchdrungen von jenem tiefinneren Gefühl der Disciplin, der Zusammengehörigkeit und der Ehre, welche die Seele des Seeheeres bilden. Sah die italienische Regierung einen nahen Kriegsausbruch voraus, so durfte sie nichts sparen, um die Vorbereitung dieses unabweislichen Elements der maritimen Kraft zu beschleunigen, ein Element, ohne welches die übrigen fast alle ihre Stärke verlieren.

Was hatte das arme Oesterreich, ohne Geld, ohne Credit, bloß Venetianer und Dalmatiner zu Matrosen, die man als mißvergnügt und verrathslustig schilderte, dieser dem Anscheine nach furchtbaren Macht gegenüber zu stellen? Gleichwohl verzweifelte Erzherzog Maximilian, welcher an der Spitze des Seewesens stand, keineswegs. Er sagte sich: hatte es das Directorium der französischen Republik zu Ende des letzten Jahrhunderts verstanden, mit seinen „zerlumpten Schaaren Europa zittern zu machen," konnte wohl auch Oesterreich, wenn es nur alle seine Hilfsquellen zusammenfaßte, diesen, auf ihre mit dem Gelde und der Industrie des Auslandes improvisirte Macht so sehr stolzen Italienern den Sieg theuer verkaufen. Das See-Arsenal zu Pola ist seine Schöpfung. Der Aufschwung den er seinem Verwaltungszweige während der Jahre gab, durch die er mit ihm betraut war, gestattete der österreichischen Regierung, mit ihren eigenen Hilfsmitteln (denn die Oesterreicher rühmen sich, daß ihr gesammtes Materiale, Schiffe, Maschinen, Panzer, Kanonen, Alles einheimisches Erzeugniß ist) mit ihren technischen Arbeitskräften, ihren dalmatinischen Matrosen, mit ihrem steirischen Eisen und

dem Holze aus eigenem Grund und Boden, mit ihrer alten Bestückung, ihren alten Schiffen, die man zerschnitt, ausbesserte und nach dem Muster eines französischen Panzers von 0m 12, das man auf den „Salamander" anwendete und mit Eisen belegte, endlich mit ein paar weiteren Fahrzeugen, die sie in ihren Häfen baute; dieser Aufschwung, sagen wir, gestattete ihr, ihre Küsten mit Geschützen zu spicken, ohne Zweifel von veralteter Form, aber bedient von gut gedrillten Artilleristen und schließlich auf der Rhede von Pola, im Augenblick, da der Krieg entbrannte, ein Geschwader zu versammeln, dessen Stand wir als Gegenstück zu jenem Italiens hier folgen lassen.

Oesterreichisches Geschwader.

Name der Fahrzeuge	Rang	Pferdekraft der Maschine	Kanonen	Bemannung	Tonnengehalt
I. Panzerfahrzeuge.*)					
Erzherzog Ferdinand Max	Fregatte 1sten Ranges	800	16	512	4500
Habsburg	—	800	16	492	4500
Don Juan d'Austria	Fregatte 2ten Ranges	650	32	400	3800
Drache	—	600	26	350	3400
Kaiser Max	—	650	28	380	3800
Prinz Eugen	—	650	32	400	3800
Salamander	—	600	26	350	3400

*) Die schweren von Oesterreich bei Krupp angekauften, zur Bestückung des „Max" und des „Habsburg" bestimmten Geschütze blieben im Augenblicke der Kriegserklärung in preußischen Händen.

Name der Fahrzeuge	Rang	Pferdekraft der Maschine	Kanonen	Bemannung	Tonnengehalt
II. Angepanzerte Fahrzeuge. (Mit Schraube.)					
Kaiser	Linienschiff 2ten Ranges	800	92	980	3700
Adria	Fregatte	350	31	390	2000
Donau	—	350	31	390	2000
Novara	—	450	54	560	2800
Radetzky	—	350	31	390	2000
Schwarzenberg	—	450	48	520	2700
Erzherzog Friedrich	Corvette	230	22	250	1500
Dalmat	Kanonenboot	250	4	132	850
Hum	—	250	4	132	850
Reka	—	250	4	132	850
Seehund	—	250	4	132	850
Streiter	—	250	4	132	850
Velebich	—	250	4	132	850
Wall	—	250	4	132	850
Aushilfsdampfer.					
Kerka		90	4	120	700
Narenta		90	4	120	700
Raddampfer.					
Andreas Hofer		250	4	120	600
Elisabeth		350	6	200	1400
Greif (kais. Yacht)		350	6	158	1000
Stadion (Lloydschiff)		350	—	158	1000

Hieraus sieht man zuvörderst, um wie viel die italienische Flotte der österreichischen an Zahl und Größe der Schiffe überlegen war; aber bringt man ins Einzelne, stellt sich der Unterschied noch weit schlagender heraus. Während

die Oesterreicher, selbst wenn man die Minderzahl ihrer Feuerschlünde nicht in Anschlag bringt, nur Kanonen alter Art besaßen, von denen die größte, eine achtundvierzigpfündige von glattem Rohre, blos Vollgeschosse von 30 Kilogrammen Gewicht schleuderte und außerdem blos eine kleine Anzahl von sechzigpfündigen Haubitzen und etliche vierundzwanzigpfündige gezogene Kanonen, aus denen sie Langgeschosse von 27 Kilogrammen Gewicht feuerten, mithin geradezu ohnmächtig gegen die Panzer der italienischen Fahrzeuge waren, geboten Letztere in ihrer Ausrüstung über Alles und Jedes, was nur die neuere Kunst bis heutigen Tag an Zerstörungsmitteln ersonnen hat. Der „Rè d'Italia" und der „Rè di Portogallo" führten jeder 2 dreihundertpfündige Armstronggeschütze, 10 achtzigpfündige Haubitzen und 24 dreißigpfündige Kanonen mit gezogenem Stahlreifrohr*) und Stahlgeschossen von 45 Kilogrammen. Der „Formidabile" und der „Terribile" waren außer ihren dreißigpfündigen gezogenen Stahlreif-Kanonen jeder mit 4 Stahlreif-Achtzigpfündern, welche cylindrische Geschosse von 60 Kilogrammen werfen, bestückt, und so ähnlich die übrigen Fahrzeuge. Was den Sporn-Monitor „l'Affondatore" betrifft, so bestand die Bestückung seines Thurmes aus 2 dreihundertpfündigen Armstrong-Kanonen, und so groß war das günstige Vorurtheil, welches man diesem Schiffe entgegentrug, daß im Augenblicke, wo es die Küsten des Aermelkanals verließ, es ganz allein für fähig

*) Im Französischen „frettes", jene Stahlreifen, welche dazu dienen, um dem Bodenstücke der Gußstahlkanonen Festigkeit zu geben.

gehalten wurde, die gesammte österreichische Flotte niederzuwerfen. Gleiches Mißverhältniß zeigt sich auch im Bau der Fahrzeuge. Die österreichischen, roh gebaut, roh gepanzert, hatten nur Platten, von welchen die stärksten 12 Centimeter Dicke nicht überschritten, keinen Sporn, denn es wird wohl Niemandem beikommen, diesen Namen ihrem Vordertheil zu geben, das einfach durch Zusammenfügung der Platten dort, wo sie sich vorne in schräger Fläche vereinigen, gebildet war. Der „Affondatore", von englischer Construction, führte einen Sporn von 9 Meter Länge. Der „Rè d'Italia" und der „Rè di Portogallo", in Amerika gebaute Zwillingsschiffe, trugen Küraſſe von 14 Centimetern auf Holzpolsterung von 0^m 60, deren Vordertheil, obschon es nicht in einen Sporn zulief, aus einem einzigen Stücke bestand, und ihre Batterie erhob sich 2^m 50 über den Wasserspiegel. Der „Formidabile" und der „Terribile", Geschwister-Corvetten, aus französischen Werkstätten hervorgegangen, hatten Platten von 12 Centimetern aus bestem Metall, auf Holzpolsterung von 0^m 36 mit innerer Verkleidung von 0^m 03, und besaßen einen spornartigen Vorstoß von beiläufig 2 Meter Länge. Ueberdies ausgezeichnete Renner (12 Knoten die Stunde), breit, kurz, blitzschnell im Wenden, waren sie in der That ganz furchtbare Streitwerkzeuge. Das Einzige was man an ihnen ausſetzen konnte, war die zu geringe Höhe der Batterie. Nun wollen wir aber auch die Mängel bezeichnen, welche dieser Machtentfaltung einigermaßen Eintrag thaten: der „Rè d'Italia" wie der „Rè di Portogallo" ließen ihr Steuer auf 2 Meter seiner Länge schutzlos den feindlichen Geschoßen ausgesetzt, ein unheilvoller Uebelstand, der dem Verluste des ersteren vielleicht

nicht fremd geblieben, und sieben andere Fahrzeuge waren nur zum Theile gepanzert, das heißt Vorder- und Hintertheil blieb den zündenden Zerstörungsmitteln des Feindes preisgegeben; der „Palestro" scheint das Opfer dieser Unterlassungssünde geworden zu sein.

Für den oberflächlichen Beobachter konnte der Ausgang des Zusammenstoßes der beiden einander so ungleichen Streitkräfte nicht einen Augenblick zweifelhaft sein; die Italiener mußten ihren Gegner zermalmen. Von einem Ende Italiens bis zum andern verkündeten denn auch die Kaffeehauspolitiker mit Siegestrunkenheit, daß die junge Marine des neuen Königreichs im Begriffe stehe, ihr Auftreten in der Welt durch glänzende Erfolge zu inauguriren, und in den österreichischen Kronländern führte man nahezu die gleiche Sprache. Erzählte man sich nicht in Venedig, Admiral Persano werde, wie einst Tromp im Canal la Manche gethan, seine Flotte mit einem Besen auf der Mastspitze durch die Adria spazieren führen? In ihrer Unkenntniß der Bedingungen, welche Schlachten entscheiden, rechneten sie ohne die Menschen. Der Unterschied zwischen Generalstab und Mannschaft der beiden Flotten, oder mit Einem Worte, denn der Befehlshaber trägt die Verantwortung und muß sich Gehorsam zu verschaffen wissen, der Unterschied in der geistigen Befähigung der beiden Heerführer, zwischen dem italienischen Admiral Persano und dem österreichischen Admiral Tegetthoff, reicht allein hin, um alle diese Voraussicht zu Schanden zu machen. Ersterer hatte seinen Ruf bei der Einnahme des von päpstlichen Truppen vertheidigten Ancona gewonnen, und ward hauptsächlich durch den Umstand bekannt, daß General Lamori-

cière nach Castelfidardo gerade ihn ausgewählt hatte, um ihm seinen Degen zu übergeben; der Letztere, im Kriege gegen die tüchtigen Dänen geschult, hatte nicht so sehr Berühmtheit als ernste Erfahrungen heimgebracht. Sicherlich gab sich Admiral Tegetthoff keiner Täuschung über die mindere Beschaffenheit seiner Flotte hin, die Mehrzahl seiner Fahrzeuge vermochte gerade nur zur Noth die See zu halten, wie man vom „Don Juan", dem man aus Mangel an Zeit, um ihm seine Eisenrüstung anzulegen, das Vordertheil mit Holz bekleidet hatte, und von der „Novara" schließen darf, die, kaum einer verbrecherischen Brandstiftung entronnen, mit der nothdürftigsten Ausbesserung zum Geschwader gestoßen war. Seine Mannschaft, eben erst an der Küste Dalmatiens ausgehoben, war weder disciplinirt noch zum Kriege herangebildet, zum Theile selbst erst drei Wochen vor Eröffnung des Kampfes eingeschifft; er aber hatte seinen Gegner studirt und durchblickt, und bisweilen drang ein Strahl von Hoffnung ihm in die Seele. „Gebt mir eure Schiffe wie sie eben sind, sagte er zu seiner Regierung, ich werde sie zu gebrauchen wissen". Tag und Nacht übte er seine Matrosen und Officiere im Handhaben von Schiffen und Kanonen; in unausgesetzten Conferenzen mit seinen Capitänen weihte er dieselben in seine Schlachtpläne ein, er lehrte sie, die Seiten der Holzschiffe (nach dem Vorbilde der Amerikaner) mit Eisenketten, die durch Eisenstangen verstärkt wurden, zu schützen; allerdings eine armselige Vorsichtsmaßregel, da aus der Entfernung, in der er zu kämpfen dachte, jedes Geschoß Kette und Schiffswand durchschlagen mußte, aber beruhigend für die rohen Gemüther, die dahinter einen Schirm zu finden

vermeinten; er übte sie im convergirenden Schießen, ein kleiner Seemannskunstgriff, dem zu Folge die vorher gerichteten Geschütze auf Commando in ganzen Breitseiten gegen den Feind abgefeuert werden, eine kluge Maßregel allerdings, die aber durch die Schwäche seines Kalibers beinahe zur Sache des Spottes wurde, wie die Erfahrung bewiesen hat; sodann, und das war sein fruchtbringender Gedanke, bemühte er sich ihnen die Ueberzeugung beizubringen, daß der Kampf, in den er sie führte, weniger durch die Kanone als durch den Stoß entschieden werden müsse, daß jeder Capitän mit seinem Schiffsschnabel in die Flanke des feindlichen Fahrzeuges zu rennen habe, indem sich immer zwei bis drei gegen ein einzelnes vereinigen sollten, wozu Admiral Farragut im Kampf vor Mobile das Beispiel gegeben, ein Manöver von geradezu unfehlbarem Erfolge, wenn es der Gegner, wie es hier geschah, eben über sich ergehen läßt. Endlich entflammte er sie durch seinen eigenen Enthusiasmus und seine Zuversicht. Da er Herr und Meister über die Wahl des rechten Augenblickes bleiben wollte, ging er mit seinem Geschwader auf der Rhede von Fasana vor Anker, einer nördlichen Fortsetzung jener von Pola; dort, unter dem Feuer der zahllosen Mörser und Kanonen, die den Ankergrund bestreichen, und indem er das wahre oder falsche Gerücht ausstreuen ließ, er habe die Zufahrt mit unterseeischen Höllenmaschinen besäet, ein noch wenig gekanntes Mittel der Vertheidigung, das jedoch seine Stärke aus den eingebildeten Schrecken gewinnt, die es einflößt, konnte er, nor jedem Versuche eines feindlichen Angriffs sichergestellt, in Verachtung der platten Sticheleien und Pfeilschüsse der Satire, und sich über das hinaussetzend,

was ihm fehlte, ſich im Gegentheil vollauf mit den Mitteln beſchäftigen, den beſtmöglichen Vortheil aus dem zu ziehen, was er unter den Händen hatte und ſich auf eine große Unternehmung vorbereiten.

Was that Perſano ſeinerſeits? Seine Flotte, wie jene Oeſterreichs, war noch nicht völlig gerüſtet; aber anſtatt all ſein Sinnen und Trachten darauf zurichten, den Mitteln, welche er bereits beſaß, alle ihre Kraft zu geben, wußte er nur darüber Klage zu führen, daß ſeine Schiffe und die neuen Geſchütze, welche man ihm verſprochen hatte, nicht ankommen wollten. Seine Mannſchaft, zum größten Theil Neuausgehobene, verſtand weder die Handhabung der Schiffe noch die der Kanonen, namentlich der neuartigen Geſchütze; ſeine Officiere waren ihres Faches nicht genügend kundig. So begnügte ſich auch Villeneuve vor Trafalgar die Achſel zu zucken, wenn er ſeine Befehle unausgeführt ſah, als ob es nicht die Aufgabe des oberſten Feldherrn wäre, durch ſein Genie, durch die Gewalt ſeines Willens das zu erſetzen, was ihm an Mitteln zur Kriegführung mangelt. Statt ſeine Unterbefehlshaber, ſeine Capitäne um ſich zu verſammeln, ſie mit ſeinen Abſichten vertraut zu machen, ſie in ſeine Schlachtpläne einzuweihen, wenn er deren hatte, eine Maßregel, die heutzutage, wo die Initiative der Unter-Generale ſo viel über den Ausgang der Schlachten entſcheidet, geradezu unentbehrlich iſt, machte er ihnen ſchlechterdings gar keine Mittheilung. Gewiß wird in dieſem Augenblicke Niemand den perſönlichen Muth des Admirals Perſano und ſeine Verachtung der Gefahr in Zweifel ziehen, aber tauſend Stimmen werden ſich gegen den Oberbefehlshaber erheben, der es nicht verſtanden, den

wahren kriegerischen Geist den Seinen einzuhauchen. Unter dem Drucke der öffentlichen Meinung lief er gleichwohl mit seinem Geschwader aus, führte seine Flagge durch die Adria spazieren, und kehrte nach Ancona zurück, indem er, nicht ohne einige Wahrheit, verkündigte, wie der Feind jedem Zusammentreffen aus dem Wege gehe; allein es war nicht eine einfache Demonstration nur, was das hochgespannte Gefühl Italiens von seiner Flotte verlangte; vor den lauten Rufen, die sich allenthalben erhoben, eilte der Marinemeister Depretis nach Ancona.

Man braucht, Dank den Enthüllungen der dabei Betheiligten, nicht eben tief in die Staatsgeheimnisse eingeweiht zu sein, um zu errathen, was zwischen dem Minister und Admiral Persano vorgefallen. Die Stimme des Volkes entschied: es bedurfte einer Genugthuung für Custozza. Auf die Einwürfe des Admirals, es sei weder auf die Officiere noch auf die kaum aus dem Gröbsten herausgearbeitete Mannschaft zu zählen, erwiderte der Minister: „Nun, so sagt es doch diesem Volke, das in seiner tollen Eitelkeit seine Seeleute für die ersten in der Welt hält, daß mit den dreihundert Millionen, um die wir seine Staatsschuld beschwert haben, wir ihm nur eine Flotte herzustellen wußten, die nicht einmal die Oesterreicher zu bekämpfen vermag! Es würde uns steinigen. Wer hat von der österreichischen Seemacht je anders als spottweise gesprochen? Weigert Admiral Tegetthoff den Kampf, nun so setzen wir eine Landung an der Küste ins Werk, nehmen wir Lissa durch einen Handstreich. Lissa, fünfzig Meilen südöstlich von Ancona, gibt uns durch seine Lage inmitten der Adria die Herrschaft über dieses Meer."

In aller Eile und ohne vorausgegangene Dispositionen eine Landung im Angesichte einer befestigten Stellung unter Bedrohung eines zum Hervorbrechen bereiten Geschwaders zu bewerkstelligen: der Gedanke traf Admiral Persano wie ein Dolch ins Herz; es gebrach ihm zum wenigsten an einem Landungscorps von einigen tausend Mann, um sich der Insel zu bemächtigen und dieselbe zu behaupten; aber inmitten des allgemeinen Taumels konnte sich die Vernunft nicht mehr geltend machen. Der gemessene Befehl, zu handeln, gleichviel wie, war aus dem Hauptquartier der Armee angelangt. Zum Ueberfluß erschien auch der Abgeordnete Boggio, der, exaltirt wie er war, das Lorgnon vorm Auge, herbeieilte, sich als Freiwilliger dem Stabe der Eroberungs-Flotte anzuschließen. Das Alles nahm sich aus wie eine Copie von Jean-Bon Saint-André auf der Flotte der Republik in den Tagen des Unglücks vom Prairial, verewigt in den Geschichtsbüchern des Volkes durch die Erzählung des Bengeur. Die Bewegung war unwiderstehlich, Admiral Persano wurde mit hineingerissen; wie gerne möchten wir hinzufügen: als Weiheopfer der tollen Begeisterung seines Landes, wenn wir die Ueberzeugung hätten, daß er Alles gethan, was ein echter Kriegsmann im Stande war, um die Gefahr zu beschwören und sie in Triumph zu verwandeln! Der Unselige! Ging man doch so weit, seinen persönlichen Muth in Frage zu stellen.

Am 16. Juli 1866, um 3 Uhr Nachmittags, ging er ohne Karten, ohne Pläne, beinahe ohne Kenntniß von den Vertheidigungsmitteln der Insel, selbst ohne jene 1200 Mann Landungstruppen, die man ihm versprochen hatte, von Ancona unter Segel, um sich mit überstürzender

Haft Liſſa's zu bemächtigen. Liſſa, das größte aus jener Gruppe von Eilanden, welche von der Küſte Dalmatiens in das adriatiſche Meer vorſpringen, iſt ein Bergklumpen von 15 Kilometer Länge bei 9 Kilometer größter Breite. Man zählt 4300 Bewohner. Sein Boden iſt ziemlich fruchtbar; der Sardinenfang verleiht ihm überdies eine gewiſſe Handelsregſamkeit; doch iſt es vorzugsweiſe vom militäriſchen Geſichtspunkt aus von Wichtigkeit. Im Jahre 1811 verſuchte eine franzöſiſch-italieniſche Flotte von elf Fahrzeugen, befehligt von Capitän Dubourdieu, den Punkt einer engliſchen Diviſion von vier Fregatten unter dem Commando des Commodore Hoſte ſtreitig zu machen, jedoch ohne Erfolg; man ſieht noch heute die Gräber der in jenem ſechsſtündigen Kampfe gefallenen engliſchen Officiere, die von den italieniſchen Kugeln nicht verſchont wurden. Seine Küſten ſind ſteile Riffe, doch gibt es daſelbſt drei Ankerplätze: Porto Camiſa im Weſten, Porto Manego in Südoſt und Porto San Giorgio zwei Meilen weſtlich von ſeiner Nordoſtſpitze. Dieſes letzte allein hat einige Bedeutung; hier befindet ſich die Stadt, einſt ein römiſches Oppidum, mit 2500 Seelen, im Grunde einer Art von Bucht, welche ſich in der Ausdehnung einer Meile nach Südweſt hinzieht und eine halbe Meile breit iſt, aber durch eine kleine Inſel bis auf 800 Meter an ihrem nach Nord-Nord-Oſt ſich öffnenden Eingange verengt iſt. Admiral Perſano hatte bei ſeiner Abfahrt nur ſiebenundzwanzig Fahrzeuge bei ſich; der Reſt ſeiner Flotte, ſowie die Landungstruppen ſollten nach und nach zu ihm ſtoßen. Er beauftragte ſeinen Stabschef d'Amico, auf dem Aviſo „il Meſſagiere" die Stärke der Inſel zu recognosciren, und

segelte nordwärts gegen Lesina bis ziemlich tief in die Nacht, um den Feind zu täuschen. Der „Messagiere" vollzog unter englischer Flagge seinen Auftrag und vereinigte sich am 17. bei Sonnenuntergang auf dem verabredeten Sammelplatze mit der Flotte, die Meldung überbringend, daß San Giorgio, Porto Camisa und Porto Manego verschanzt und durch eine Besatzung von 2000 bis 2500 Mann vertheidigt seien. Der Stabschef war der Ansicht, man sei hinlänglich stark, um das Unternehmen zu versuchen. Vice-Admiral Albini, der am Abende sich beim Oberbefehlshaber einfand, bemühte sich, davon abzurathen, indem er behauptete, „Lissa sei das Gibraltar der Adria". Admiral Persano, dessen Aufträge kein Säumen zuließen, trotzdem er den Einwurf erhoben hatte, daß die Truppen, die man zu seiner Verfügung gestellt, nicht ausreichten, um sich des Platzes zu bemächtigen, entschied sich für sofortigen Angriff.

Am Eingange der Bucht zur Rechten kreuzen die Schanze San Giorgio und drei alte, von den Engländern 1812 erbaute Martello-Thürme ihr Feuer mit dem einer ungedeckten Batterie am gegenüberliegenden linken Ufer; im Hafengrunde selbst bestreicht die stark casemattirte Batterie Madonna, unterstützt von einigen anderen minder mächtigen Werken, den Ankerplatz. Porto Camisa und Porto Manego haben blos auf erhöhten Punkten angebrachte Batterien. Das Ganze der Vertheidigung stellte eine Front von etwa hundert Geschützen dar. Den Truppen, durch das Signal zur Schlachtordnung berufen, wurden rasch die Entschlüsse ihres Commandanten bekannt: der Admiral selbst wollte mit acht gepanzerten Fregatten den Hauptangriff auf die feste Stellung von San Giorgio leiten; — zum

Behufe einer Diverſion und um auf allen Punkten die Beſatzung der Inſel zu beſchäftigen, ſollte Vice-Admiral Albini ſich an der Spitze von vier Holzfregatten nach Porto Manego verfügen, um daſelbſt, wofern es möglich, eine Landung auszuführen, nachdem das Feuer der den Punkt vertheidigenden Batterie „San Vito" zum Schweigen gebracht worden; während endlich Contre-Admiral Vacca, der eine Abtheilung von drei küraſſirten Fregatten befehligte, die Batterieen von Porto Camiſa bombardiren und ausforſchen würde, ob dieſe Seite des Eilands nicht irgend einen Fleck darböte, um feſten Fuß zu faſſen. Zu gleicher Zeit war Commandant Sandri angewieſen, ſich mit vier Kanonenbooten nach Leſina zu verfügen, um daſelbſt den Telegraphenpoſten, welcher den Verkehr zwiſchen Liſſa und Pola vermittelt, zu zerſtören. Zwei Aviſo als Ausluger an den Waſſerſtraßen aufgeſtellt, auf welchen das feindliche Geſchwader heranrücken konnte, der eine, der „Esploratore", nordweſtwärts, der andere, die „Stella d'Italia", im Südweſten, hatten die Aufgabe, die Annäherung jedes verdächtigen Fahrzeugs zu ſignaliſiren; ein Proviantſchiff und das Spitalſchiff endlich ſollten unter dem Schutze der kleinen Inſel Buſo, weſtſüdweſtlich von Liſſa, ſo aufgeſtellt werden, um jedem Rufe bereit zu ſein. Die Bewegung hatte zeitlich des Morgens am 18. Juli bei Tagesanbruch zu beginnen, und in der That befanden ſich an jenem Tage, nachdem um 11 Uhr Morgens die Fregatte „Garibaldi" zur Flotte geſtoßen war, ſämmtliche Schiffe auf den ihnen angewieſenen Poſten; die Inſel war völlig eingeſchloſſen, und Contre-Admiral Vacca eröffnete das Feuer auf Porto Camiſa. Beinahe zur ſelben Zeit ſchritt Admiral Perſano,

welcher ſein Panzergeſchwader in zwei Gruppen getheilt hatte, mit voller Dampfkraft zugleich von Norden und Süden zum Angriffe auf die Hafenſchanzen von San Giorgio. Auf letzterem Punkte ſchien Alles aufs Trefflichſte zu gehen. Die Bruſtwehren und Wände der Bruchſteinmauern barſten, getroffen von den Hohlkugeln der Schiffe in Splitter; um Ein Uhr flog in Folge der Exploſion eines Pulvermagazins die Batterie zur Linken der Einfahrt in die Luft; bald nachher flog ein zweites in der Schanze zur Rechten auf und ſtiftete dort und da weitere Brände; um 3½ Uhr endlich war die Fahne des Werkes San Giorgio geſunken; die Geſchütze, unbrauchbar oder ihrer Vertheidiger beraubt, ſchwiegen, mit Ausnahme von zwei Kanonen im Telegraphenthurme, die, zu hoch um von den Geſchoſſen der Schiffe erreicht zu werden, ihr Feuer unausgeſetzt unterhielten.

Der Feind jedoch zeigte keine Entmuthigung; ſowie die Kanonade der Italiener nachzulaſſen ſchien, führte er ſeine Geſchütze wieder ein und eröffnete aufs Neue ſein Feuer. Man wird ſich einen Begriff, wir wollen nicht ſagen von der Ueberſtürzung, aber von der Kampfbegierde auf Seite der Flotte durch die Thatſache bilden, daß der „Rè d'Italia" allein dreizehnhundert Schüſſe abgab, und daß er in einem Augenblicke, wo er ſich bis auf 400 Meter der Schanze genähert hatte, in wenigen Minuten hundertundſieben Geſchoſſe ſchleuderte, Armſtrong und andere. „Es war ein Höllenlärm", ſchrieb am nächſten Tage der Abgeordnete Boggio, ohne daß wir übrigens eine Bürgſchaft für die Richtigkeit ſeiner Eindrücke übernehmen möchten. „Ihr ergebener Berichterſtatter (es iſt ſein Freund,

der Marineminiſter Depretis, an den er ſchreibt) blieb auf dem Hintertheil der Admiralsfregatte von 11 bis 6½ Uhr einem Hagel von Granaten (sic!) ausgeſetzt." Sodann ſtellt er mit demſelben Federzug dem Admiral Perſano ein Zeugniß über ſein Wohlverhalten und ſeine Tapferkeit aus. „Perſano," ſagt er, „wird mit Unrecht beſchuldigt. Er verdient das volle Vertrauen von Regierung und Nation. Die ſchwere Verantwortlichkeit, welche auf ſeinen Schultern laſtete, mag ihn über Gebühr mißtrauiſch gemacht haben; aber Sie, der Sie wiſſen, in welchem Zuſtande ſich die Flotte vor acht Tagen befunden hat, werden ihm Gerechtigkeit widerfahren laſſen. Sie werden ſehen, wie er ſich zu ſchlagen verſteht. Jetzt, da der Augenblick des Handelns gekommen, welcher Unterſchied zwiſchen ihm und den Andern!" Die Batterieen im Hintergrunde des Hafens unterhielten ein äußerſt lebhaftes Feuer; der „Formidabile" empfing den Befehl, ſich quer vor den Eingang des innern Hafens zu legen, und die beiden Fregatten „Maria Pia" und „San Martino" wurden angewieſen, zur Unterſtützung des erſtern nachzufolgen; in dieſem Augenblicke jedoch, kurz nach 3 Uhr, ging dem Obercommandanten die Meldung zu, Contre-Admiral Vacca habe, nachdem er geſehen, daß er gegen die zu hoch gelegenen und ſeinem Feuer unerreichbaren Batterieen von Porto Camiſa nichts auszurichten vermöge, eigenmächtig den ihm angewieſenen Poſten verlaſſen und ſei zur Abtheilung des Vice-Admirals Albini geſtoßen. Man wollte ihm eben den Befehl überſenden, mindeſtens Eine ſeiner Fregatten vor Porto Camiſa zu belaſſen, um die Beſatzung in Athem zu halten, als man ihn mit ſeiner Diviſion vor dem Eingange

des Hafens S. Giorgio erſcheinen ſah, wo er ſich anſchickte, den Telegraphenthurm und die Batterieen im Grunde der Bucht zu beſchießen. Nicht lange nachher, gegen 5 Uhr, wußte man im Generalſtab, daß Vice-Admiral Albini gar keinen Verſuch gegen Porto Manego gemacht hatte, und man ließ ihm den Befehl zugehen, ſich mit dem Admiral zu vereinigen, indem die Ausſchiffung bei Porto Carober vor ſich gehen ſollte, ein Punkt, der ganz nahe und im Weſten der Halbinſel liegt, auf welcher ſich die Schanze S. Giorgio erhebt. Da dieſe verſchiedenen Zwiſchenfälle eine kleine Abänderung in den urſprünglichen Anordnungen nothwendig machten, wurde gegen 6 Uhr das Signal, eine Frontlinie zu bilden, aufgeſteckt, wo nun auch Contre-Admiral Bacca ſeine Stellung nahm, der bis dahin das Feuern fortgeſetzt hatte. Bald darauf zeigte ſich auch die Abtheilung des Vice-Admirals Albini, rein von jedem Pulverflecken.

Es iſt eben nöthig, in all dieſe Einzelheiten einzugehen, wenn man verſtehen will, was die italieniſche Flotte war.

Sollen wir den Namen Kriegsrath einer Verſammlung von Officieren geben, welche Abends an Bord des „Rè d'Italia" ſtattfand, und in welcher unter den Augen des Abgeordneten Boggio derſelbe Admiral Perſano, der erklärt hatte, ohne eine gewaltige Heeresmacht nichts gegen Liſſa zu vermögen, jetzt den Entſchluß kundthat, den Angriff während der Nacht aufzunehmen, oder ſpäteſtens beim Grauen des nächſten Morgens? Die Capitäne Morale und Taffini wieſen einfach darauf hin, daß, wenn man auch nur zwölfhundert Mann aus der Truppe zur Ausſchiffung verwenden wolle, man ſodann nicht mehr die Kanonen

bedienen könne. Schließlich machte die Rückkunft des Commandanten Sandri all dieſen kampfluſtigen Anwandelungen ein raſches Ende. Die Telegraphendrähte von Liſſa waren durchſchnitten, allein er hatte in Erfahrung gebracht, daß eine wenige Augenblicke zuvor an den Commandanten der Inſel eingelangte Depeſche Admiral Tegetthoff's die Worte enthielt: „Haltet euch, bis euch die Flotte zu Hilfe kommt". Im Angeſichte dieſer Drohung erlitt das Unternehmen einen Aufſchub. Hier fragt man ſich, ob Admiral Perſano ſich nicht verpflichtet glaubte, ſeine Rolle vor dem ihm beigeordneten Vertreter des geſetzgebenden Körpers zu ſpielen, wie dermaleinſt die Generale der Republik vor den Commiſſären des Convents, wie in unſeren Tagen in autokratiſchen Regierungen vor gewiſſen geheimen, aber darum nicht minder accreditirten und gefährlichen Agenten.

Tags darauf, den 19. Juli, verſtärkten der Monitor „Affondatore", zwei Schrauben-Fregatten und eine Rad-Corvette, die mit Truppen von Brindiſi und Ancona kamen, die Flotte; die Landungsmannſchaft ward dadurch auf 2200 Mann gebracht. Der Admiral, beirrt vielleicht in ſeinem Urtheil durch die Ueberſpanntheit des Abgeordneten Boggio, der nur davon träumte, „recht bald das ruhmreiche Banner Italiens auf den Trümmern der öſterreichiſchen Feſtungswerke flattern zu ſehen", ſchmeichelte ſich damit, daß, wenn die Unternehmung gegen Liſſa mit aller Haſt betrieben würde, die Gefahr, von der feindlichen Flotte überraſcht zu werden, ſich in gleichem Maße verringere. So beorderte er denn ſofort das ungepanzerte, durch die kleinen Kanonenboote verſtärkte Geſchwader, ſich

unter der Oberleitung Vice-Admirals Albini zur Landung in Porto Carober bereit zu halten, während der „Terribile" und der „Varese" die Besatzung von Porto Camisa beschäftigen, der „Formidabile" aber in den Hafen eindringen und die Batterieen vernichten sollte. Contre-Admiral Vacca hatte mit seinen drei Fregatten den Angriff des „Formidabile" zu unterstützen, die übrigen Panzerfahrzeuge sollten sich unter den Befehl des Obercommandanten selbst stellen, um jede Störung der Landung von Seite des Werkes S. Giorgio für den Fall zu verhindern, wenn der Feind dort etwa einige Geschütze aufgestellt hätte.

Es war $3\frac{1}{2}$ Uhr, als der neue Angriff begann.

Der „Formidabile", dem der „Affondatore" Unterstützung leistete, nahm Stellung wenigstens 300 Meter von der starken Batterie Madonna, die ihn mit einem wohlgenährten und wohlgezielten Feuer empfing, während er zu gleicher Zeit von mehreren kleineren Werken in der Flanke beschossen ward. Contre-Admiral Vacca erzwang sich wohl für einen Augenblick den Eingang in den Hafen; allein da er darinnen nicht zu manöveriren vermochte, zog er wieder ab, ohne sich mit der Madonna in einen Kampf eingelassen zu haben, die vom „Formidabile" vollständig verdeckt war. Nachdem diese starke, wenn auch wenig zierliche Corvette ganz allein eine Stunde hindurch vor der Batterie gelegen hatte, ohne sie bezwingen zu können, ging sie aus dem Feuer, mit einem Verluste von 55 Kampfunfähigen, ihre Takelung zerfetzt, ihre Boote zersplittert, ihre Schanzverkleidung zum Theil zerschossen, ihr Schornstein von Bomben durchlöchert, ihre Bemastung arg beschädigt, sieben Pfortlucken weggerissen, ihr Deck von

Bomben und Kugeln zerwühlt, allein ihr Panzer, war trotz des Anpralls von 90 Geſchoſſen unverwundet geblieben, und, ein Umſtand, der Beachtung verdient, nicht Eine Bombe hatte in die Batterie eingeſchlagen; eine einzige, welche auf der äußern Kante einer Stückpforte explodirte, tödtete zwei Kanoniere, verwundete deren zehn und erfüllte dieſen Theil der Batterie mit ſo dichtem Rauche, daß während einiger Minuten die Bedienung der Geſchütze daſelbſt unmöglich ward.

So war denn auf dieſer Seite der Angriff fehlgeſchlagen, und man darf es den Oeſterreichern nicht als Prahlerei anrechnen, wenn ſie ſich heute rühmen, „ſie hätten die italieniſchen Panzerſchiffe, die ſich unfähig erwieſen, dem Feuer der den Hafen beherrſchenden Werke zu widerſtehen, zurückgeſchlagen".

Was die Landung betrifft, ein jederzeit Vorſicht gebietendes Unternehmen, ſelbſt unter günſtigen Umſtänden und mit wohlgeſchulter Mannſchaft, ſo vereinigten ſich Wind und Meer, das drohende Wetter und die heranrückende Nacht, um Grund zum Aufſchube zu geben. Die Briſe, welche den ganzen Tag über von Südoſt, das heißt vom Feſtland, und ohne Küſtenbrandung geweht hatte, friſchte bei Sonnenuntergang kräftig auf und verurſachte nach dem Berichte Vice-Admirals Albini einen Wellenſchlag von der Küſte her (marella che rompera della costa), der das Landen äußerſt ſchwierig machte. In der That, bedenkt man die Verwirrung, welche inmitten dieſer übel gerüſteten, übel geleiteten Schiffe, inmitten dieſer ungeübten Matroſen und Soldaten herrſchte, die, ohne zu wiſſen, was ſie zu thun, wem ſie zu gehorchen

hätten, in fortwährender Aufregung und Bewegung waren, mit jenem Uebermaß von fieberhaftem Geſchrei und leidenſchaftlichen Geberden, wie ſie den ſüdlichen Volksſtämmen Europa's eigen ſind; dazu, daß der am Strande im Hinterhalt lauernde Gegner die Avantgarde bereits zurückgewieſen hatte und die Ausſchiffung zu beläſtigen Miene machte; darf man da Italien nicht dazu beglückwünſchen, daß es Admiral Perſano nicht gelungen, über Hals und Kopf einen Theil ſeiner Truppen ans Land zu werfen, wie er ſich vorgenommen hatte? Die Ausſchiffung wurde denn auf den nächſten Tag verlegt; die eine Hälfte der Compagnien, die um 5 Uhr auf den Kanonenbooten eingeſchifft worden waren, beorderte man um 7 Uhr wieder zurück; die andere Hälfte mußte die Nacht über dort verbleiben, und das Panzergeſchwader ward befehligt, unter Dampf am Eingang der Rhede in Schlachtlinie ſich bereit zu halten.

Der 20. Juli 1866, von nun an ein Tag des Unheils in den Geſchichtsbüchern Italiens, brachte beim Morgendämmern das Dampfboot „Piemonte“ mit einem ganzen Marine-Infanteriebataillon vor Liſſa. Beim Anblick dieſer unerwarteten Verſtärkung vermochte weder das mit Sturm drohende Wetter noch der Gedanke an die immer näher rückende Gefahr eines blitzſchnellen Angriffs des feindlichen Geſchwaders auf ſeine zerſtreute und ungeordnete Flotte Admiral Perſano in ſeinem Entſchluſſe umzuſtimmen; er verſchloß ſich abſichtlich der Gefahr. Admiral Tegetthoff's telegraphiſche Depeſche war in ſeinen Augen nichts weiter als eine Kriegsliſt, um ihn vom Angriff auf Liſſa abzubringen; überdies, waren nicht ſeine Wachpoſten da, ihn zur rechten Zeit zu warnen? Mehrere Fahrzeuge

der Flotte hatten zudem nur mehr für zwei Tage Kohlen, man hatte nicht daran gedacht, neuen Vorrath davon auf den Transportſchiffen nachführen zu laſſen. Es galt nun eben entweder aufs raſcheſte zu handeln oder nach Ancona zurückzukehren und Brennſtoff und Munition einzunehmen, von welcher die Panzerſchiffe an den vorhergegangenen Tagen eine ungeheure Menge verbraucht hatten. „Terribile“ und „Vareſe“ erhielten den Befehl die Beſchießung von von Porto-Camiſa zu erneuern, Vice-Admiral Albini die Landung zu vollführen, das Panzergeſchwader den Angriff auf die inneren Batterieen des Hafens wieder aufzunehmen. Es war acht Uhr Morgens; dieſe Anordnungen waren kaum getroffen, als plötzlich der „Esploratore“, in einem Sturmwind aus Nordoſt daherfahrend, verdächtige Schiffe ſignaliſirte.

Nun endlich war die entſcheidende Stunde für Admiral Perſano gekommen, und in welcher Verfaſſung ward er von ihr überraſcht! Sein Holzgeſchwader befand ſich mitten im Getriebe einer Landung zu Beginn ihrer Ausführung, das heißt, ſeine Schaluppen, Boote und Barken in See, ein Theil der Bemannung, ſowie die Landtruppen außer Bord, die Kanonenboote mit ihnen vollgeſtopft, und im Innern aller mögliche Wirrwarr, den nur immer eine derartige Bewegung auf neuarmirten Schiffen erzeugen kann. Und was wäre erſt geſchehen, wenn die Ausſchiffung ſelbſt am Abende vorher bei Einbruch der Nacht begonnen hätte? Von ſeinen Sporncorvetten, jenen beiden für den bevorſtehenden Kampf brauchbarſten Panzerfahrzeugen, war eines, der „Formidabile“, damit beſchäftigt, ſeine Verwundeten auf das Spitalſchiff zu überführen, und

überdies, in Folge der Beschädigungen, die es vor fünfzehn Stunden erlitten, schwerlich im Stande, am Treffen theilzunehmen; das andere, der „Terribile", außer Sicht, zu einer einfachen Diversion auf eine Entfernung von mehreren Meilen ausgesandt, konnte erst spät auf der Wahlstatt eintreffen. Der Admiral scheint sich keinen Augenblick Rechenschaft von dem Werthe der beiden Fahrzeuge gegeben zu haben; die Wirksamkeit des Anpralls oder Stoßes durch den Sporn stand nicht klar vor seinem Geiste. Der „Rè di Portogallo" und der „Castelfidardo" signalisirten Beschädigungen an ihren Dampfapparaten; die anderen, mit gesperrten Maschinen, harrten auf der Rhede der Befehle. Fassen wir nochmals Alles zusammen. Der Admiral erschien zur Schlacht mit ermüdeter Mannschaft, 16 Todten und 95 Verwundeten, mehrere seiner Panzerschiffe arg mitgenommen, der „Formidabile" kampfunfähig, sein Holzgeschwader, sowie seine Kanonenboote schlecht gerüstet, um in das Gefecht einzugreifen, und der Rest seiner Gepanzerten über eine Ausdehnung von mehr als 20 Kilometern zerstreut; große Aufregung und Durcheinander allenthalben.

Was thut nun der Oberbefehlshaber? Um 8¼ Uhr befiehlt er dem „Terribile" und dem „Varese" sich ihm anzuschließen; er signalisirt Vice-Admiral Albini, seine Truppen wieder einzuschiffen, Contre-Admiral Vacca, der ein Weniges entfernt nach Osten zu mit seiner Abtheilung die Vorhut bildete, sich zu sammeln, um auf den Feind loszugehen. Um die Manöver, welche nun folgten, zu verstehen, darf man nicht aus dem Auge verlieren, um was es sich handelte. Das österreichische Geschwader eilte zum

Entſatze von Liſſa herbei; das Ziel der italieniſchen Flotte mußte ſein, jenes daran zu hindern, indem ſie ihm den Weg verſperrte. Gegen neun Uhr alſo, nachdem Contre-Admiral Vacca ſeine Bewegung nahezu ausgeführt hat, nachdem auch der „Rè di Portogallo" und der „Caſtelfidardo" ihren Anſchluß von ſelbſt vollzogen haben, ſignaliſirt Admiral Perſano, der aus der Stellung des „Eſploratore" ſchloß, daß die Oeſterreicher von Nordweſt heranrückten, ſeinem Panzergeſchwader, Frontſtellung zu nehmen, die Spitze gegen Südweſt, die er, Spitze gegen Weſten, abändert, ſobald er bei einer Aufhellung des Himmels an den Streifen von Rauch, die am Horizonte ſich hinziehen, bemerkt, daß er den Feind mehr im Norden zu ſuchen habe. Dieſe Frontſtellung (ordre de front) war nicht etwa ſeine Schlachtordnung, wie man ſich einbilden könnte, daß er darauf bedacht geweſen, mit ſeiner ſtärkſten Seite dem Feinde die Spitze zu bieten. Das war nur eine vorbereitende Aufſtellung; denn bald darauf, da er die Oeſterreicher mit furchtbarer Schnelligkeit näher kommen ſieht, hißt er das Signal, zu formiren, was er die Schlachtlinie nennt (eigentlich nichts anders als Stellung in Einem Gliede) für die Fahrzeuge des Vordertreffens, wie in der alten Taktik der Segelflotten, das heißt, er bildet zur Rechten „Tête de colonne", die Spitze nahezu gegen Nord-Nord-Weſt, und bietet ſomit ſeine Flanke, ſeine ſchwächſte Seite, dem öſterreichiſchen Geſchwader, welches in gedrängten Reihen und mit voller Dampfkraft, die Spitze nach Südoſt, auf ihn losſtürmt. Nun von dem Gedanken beſtimmt (war es jetzt zum erſten Mal?), daß es von Vortheil ſein dürfte ſich außerhalb der Gefechtlinie auf einem

Panzerſchiffe von großer Fahrgeſchwindigkeit zu befinden, ſowohl um ſich in den Kampf zu ſtürzen, als um mit Raſchheit die nöthigen Anordnungen nach den verſchiedenen Punkten zu überbringen und die Bewegungen der Flotte nach Bedarf zu leiten, begab er ſich in Begleitung ſeines Stabeschefs, eines Adjutanten (ſeines Sohnes) und eines zweiten zum Signaldienſt verwendeten Officiers an Bord des „Affondatore". Gewiß wird ihn kein Seemann ob dieſes Gedankens tadeln, der, von einem tüchtigen Officier durchgeführt, mächtig eingreifen konnte; nur hätte er früher ſeine Capitäne davon in Kenntniß ſetzen müſſen, die noch viel zu wenig geſchult waren, als daß er ſie einer ſolchen Ueberraſchung ausſetzen durfte; vor Allem aber mußte ſeine Wahl für dieſe entſcheidende That unbedingt auf den „Formidabile" oder den „Terribile" fallen, die dem Zwecke vollkommen entſprachen, ſtatt daß er ganz unvermuthet ſeine Flagge auf einem „Monitor" aufhißte, der, ſchlecht für das Signaliſiren eingerichtet und von unverhältnißmäßiger Länge, einen ungebührlichen Tiefgang hatte, ſeinem Steuer ſchlecht gehorchte und nur ſchwer zum Wenden zu bringen war. Der Abgeordnete Boggio zog es zu ſeinem Unglück vor, auf dem „Rè d'Italia" zu bleiben.

Nach den allgemeinen, im Voraus getroffenen Dispoſitionen war Admiral Perſano der Meinung, es werde das Holzgeſchwader, nachdem es die Truppen wieder an Bord genommen, und während den Kanonenbooten die Sorge, das Landungsmateriale zu bergen, überlaſſen blieb, in Befolgung des Schlachtſignals, in zweiter Linie zu ſeiner Rechten Stellung nehmen; allein Vice-Admiral Albini dachte anders. Nach ſeiner Anſicht „durften die Holzſchiffe

ſich an den gepanzerten nicht reiben." Er hielt ſich auch klüglich mit ſeinen acht Fregatten zurück, vollauf mit Bergung des geringen Ausſchiffungsmaterials beſchäftigt, und ſelbſt dieſe brachte er nicht zu Stande, ohne dem Feinde einige Beuteſtücke zu hinterlaſſen, unter Anderm eine prächtige Eiſenſchaluppe, welche heute gleichſam als Trophäe in Pola gezeigt wird. Was den „Formidabile" betrifft, ſo erbat er ſich durch ein Signal die Erlaubniß, nach Ancona zu gehen, und auf ein einfaches „Bemerkt" des Oberbefehlshabers, dampfte er, ohne weitere Befehle abzuwarten, von dannen.

Wie aber kam es, daß jetzt das öſterreichiſche Geſchwader ſo ganz im rechten Augenblicke erſchien? Wir ſagten: Admiral Tegetthoff, der ſich der Mangelhaftigkeit ſeiner Flotte, gegenüber der feindlichen, wohl bewußt war, hatte auf der Rhede von Faſana Stellung genommen, bereit, jeder ernſtlichen Unternehmung, welche die italieniſche Flotte in Verbindung mit dem Landheere im Norden der Adria gegen Venedig oder Trieſt etwa verſuchen ſollte, entgegenzutreten. Bei der erſten Meldung, die er von der Kanonade bei Liſſa empfing, dachte er anfangs, es handle ſich blos um eine Diverſion, dazu beſtimmt, ihn von ſeiner Operationsbaſis wegzudrängen. Allein die nachfolgenden Depeſchen mußten ihn bald überzeugen, daß Admiral Perſano ſich in der That mit der Abſicht trug, Liſſa zu nehmen. Jetzt, ſelbſt auf die Gefahr hin, einige Fahrzeuge zu verlieren (denn Angeſichts der gewaltigen Kriegsmittel, über welche Italien gebot, hielt er ſich einem ehrenvollen Untergange geweiht), entſchloß er ſich, Liſſa zu Hilfe zu kommen und deſſen Beſitznahme dem Gegner theuer zu verkaufen.

Am 19. Juli, kurz nach Mittag, sammelte er sein Geschwader und stellte es in Schlachtordnung nach Divisionen; aus den sieben Panzerschiffen bildete er die erste Abtheilung mit dem „Max" (als Admiralschiff) an der Spitze, die zweite aus den schweren Holzschiffen unter Führung des „Kaiser", die dritte endlich aus den kleinen Fahrzeugen, jede Division in einem Winkel formirt, so daß die Spitze dem Feinde zugewendet war, und jede Gruppe hatte sein Signalboot im freien Raume zwischen den Abtheilungen. Seine Marschordnung hatte zugleich seine Gefechtsordnung zu sein; er signalisirte die Richtung Südost, gerade auf Lissa. Am 20. Juli, um 6 Uhr 40 Minuten Früh, während des Frühstücks der Bemannung, meldeten ihm seine Ausluger den Feind in Sicht. Er behielt die Kunde geheim, um die Mannschaft nicht in ihrer Mahlzeit zu stören, und bald entzog jenen auch ein heftiger Südwestwind mit Regenböe dem Blicke. Die See, die anfangs hoch ging, besänftigte sich, je näher man dem Festlande kam, und ward völlig ruhig, als der Wind nach Nordost umsetzte. Gegen halb 10 Uhr ließ der heiter gewordene Himmel Aller Augen auf der Höhe von Lissa die italienische Flotte in zwei anfangs etwas verworrenen Gruppen erblicken; bald jedoch entfaltete sich das mächtige Geschwader der feindlichen Panzerschiffe in gerader Linie, die Spitze gegen Nord-Nord-Ost, den Oesterreichern den Weg verlegend. Man rückte sich mit solcher Raschheit näher, daß der Admiral kaum noch Zeit gewann, den Abtheilungen das Signal zu geben, sich auf zwei Kabellängen (etwa ein Kilometer) von einander entfernt zu halten, den Schiffen geschlossen zu bleiben, Allen, mit voller Dampfkraft drein-

zufahren, ſeiner Panzerdiviſion aber jenen Befehl zu wiederholen, der ſo recht ſeine ganze Seele verräth, der ihm den Erfolg ſicherte, und der für die Panzerſchiffe der Schlachtruf bleiben wird: „Den Feind anrennen und ihn zum Sinken bringen.“

Dort alſo das italieniſche Geſchwader von neun Panzerſchiffen (denn der „Vareſe“, obgleich mit voller Kraft fahrend, war noch nicht eingetroffen, und der „Terribile“ blieb im Schlepptau) in weitgedehnter Aufſtellung, ein einziges Schiff hoch, zerſtreut auf eine Linie von 5 Kilometer und ſeine Flanke dem Gegner preisgegeben; hier das öſterreichiſche Geſchwader, mit voller Dampfkraft und dem Vortheil von Wind und Meer ſich auf den Feind ſtürzend, um ſich einen Durchweg zu erzwingen, ſo war der Beginn der Schlacht. Die Glocken auf allen Schiffen hatten ſoeben zehn Uhr geſchlagen.

Hatte ſichs Admiral Perſano in dieſer Geſtalt träumen laſſen? Wohl gab er gegen dieſen Eiſenkeil, der auf ihn eindrang, um ihn zu zerſchmettern, den Befehl, ohne Zweifel in unbeſtimmter Reminiscenz an die claſſiſchen Tage der d'Orvilles und der d'Eſtaing, ſobald man ſich in Kanonenſchußweite befände, den Feind mit vollen Lagen zu empfangen. Contre-Admiral Vacca mit ſeiner die Vorhut bildenden Abtheilung eröffnete das Feuer (man ſagt auf 200 Meter), ein unwirkſames Feuer (möglich, daß der vom Morgen her noch etwas hohe Wellengang die Kanoniere beirrte), denn ſämmtliche ſchlecht gezielten Kugeln fielen entweder ins Meer oder pfiffen durch das Maſtwerk. Die Oeſterreicher begingen den Fehler, darauf zu antworten, indem ſie ein wenig von ihrer Richtung abwichen, ohne ihrerſeits eine größere Wir-

kung zu erzielen, woran die Schwäche ihres Kalibers die Schuld trug, dann aber, indem sie mitten durch den Rauch ihren wüthenden Lauf wieder fortsetzten, durchbrachen sie die feindliche Linie zwischen dem dritten und vierten Panzerschiff, von der Spitze an gerechnet. Indeß so eitel sind alle menschlichen Berechnungen! Dieser erste Anlauf des Admirals Tegetthoff, der zermalmend werden zu wollen schien, ward ein Streich ins Wasser, die österreichischen Schiffe, geblendet durch ihren eigenen Rauch, verfehlten den Stoß und geriethen in die Zwischenräume der italienischen Flotte, ohne ein einziges Fahrzeug zu beschädigen, und sie würden diese fehlgeschlagene Bewegung theuer bezahlt haben, wenn der Gegner in wahrem Kampffeuer geglüht hätte. Contreadmiral Vacca hatte indeß bei dieser Gelegenheit eine Art von kriegerischer Intuition; ohne Auftrag seines Oberfeldherrn ließ er seine Division nach links abschwenken und bedrohte auf diese Art die Holzfahrzeuge der Oesterreicher. Admiral Tegetthoff, der die Gefahr bemerkte, wendete seine Panzerfregatten, führte sie in aller Eile in die Mitte der feindlichen Linie zurück und fiel über dieselbe her. Die beiden letzten Gruppen des italienischen Geschwaders rührten sich nicht und ließen den Anprall so zu sagen über sich ergehen. Die ganze Wucht fiel auf die mittlere Gruppe, den „Rè d'Italia", „Palestro", „San Martino". Der „Rè d'Italia" hatte vier Panzerschiffe auf dem Halse, der „Palestro" (ein Kanonenboot von vier Feuerschlünden) deren zwei, außerdem eine Holzfregatte, und der „San Martino" befand sich einen Augenblick lang zwischen zwei Feuern. Es war nur mehr ein wüstes Durcheinander inmitten von tausend Kanonenschlägen und eines dicken Rauchgewölkes; man sah,

man hörte sich nicht mehr; die Oesterreicher, ihr convergirendes Feuer mit vollen Breitseiten gebend, die Italiener Einzelschüsse, alle aber gleich unwirksam, die der Ersteren hauptsächlich in Folge ihres schwachen Kalibers, jene der Letzteren aus Ungeschicklichkeit. Man lief dahin, man kreuzte sich unter einander, ohne sich zu erkennen, trotz der großen auf allen Masten aufgezogenen Flaggen. Ein einziges unterscheidendes Kennzeichen gab für die Schüsse der Oesterreicher ein Ziel ab. Admiral Persano hatte den sonderbaren Einfall gehabt den Rumpf seiner Schiffe mit bläulichgrauer Farbe anstreichen zu lassen. Admiral Tegetthoff, mit voller Dampfkraft einherjagend, raste wie ein wüthender Stier durch die Wahlstatt dahin, und suchte hier und dort einen Stoß anzubringen; wo immer er eine graue Wand wahrnahm, warf er sich auf sie, um sie in Grund zu rennen. Er stieß an zwei (man sagt sogar drei) ohne sie zu erkennen; da er sie jedoch nicht im richtigen Winkel getroffen hatte, kamen sie mit einigen Schrammen davon. Inzwischen übte denn doch die bewundernswerthe Bewegung, durch die er seine Gepanzerten in geschlossenen Reihen mitten in den Feind gebracht hatte, schließlich ihre Wirkung. Mit einemmale, wie sich der Rauch über dem Wasserspiegel ein wenig lichtet, gewahrt er gerade vor sich eine graue und unbewegliche Masse: es war der „Rè d'Italia", welchen ein österreichisches Fahrzeug von rückwärts eben mit einer Breitseitenlage beschossen hatte. War sein Steuer wirklich durch die Kugeln zerschmettert und seine Maschine beschädigt worden, wie die Italiener erzählen, so daß er nicht mehr gelenkt werden konnte? Oder hatte der Capitän, wie die Oesterreicher

wollen, ungewiß ſeines Manövers Angeſichts eines zweiten Schiffes, das ihm den Weg nach vorwärts verlegte, und nicht im Beſitze der Geiſtesgegenwart, es anzulaufen oder die gleiche Richtung mit dem „Max" zu nehmen, es nicht verſtanden, zeitlich genug zurückzugehen? Gewiß iſt, daß beim Anblick dieſer trägen Wand Admiral Tegetthoff von der Höhe ſeiner Campanie, die er während des ganzen Treffens keinen Augenblick verließ, nachdem er dem Maſchiniſten Befehl gegeben, vollen Dampf einzuſetzen und ſich bereit zu halten, die Maſchine raſch nach rückwärts arbeiten zu laſſen*), mit ſeiner eine Fahrgeſchwindigkeit von 11½ Knoten entwickelnden Maſſe von 4500 Tonnen dahinbrauſte und das Vordertheil ſeiner Fregatte in die linke Seite des Gegners bohrte, Alles zerſchmetternd, Panzer, Platten und Polſterung, Verkleidung und Bauchſtück, in einem Umfange von 64 Geviertſchuhen; dann, die Bewegung umkehrend, wich er zurück. Seine Kanoniere, obgleich gewarnt, ſich feſt auf den Beinen zu halten, ſtürzten unter der Erſchütterung zu Boden; aber die Maſchine that ihre Schuldigkeit. Beim Anprall neigte ſich der „Rè d'Italia" langſam in einem Winkel von etwa 45 Graden auf die Steuerbordſeite, und ſchon beorderte ſein Commandant, der anfänglich an einen einfachen Enterungsverſuch glaubte, die Mannſchaft auf Deck, als das Schiff, nachdem der „Max" ſich von ihm losgemacht, wieder in ſeine frühere Lage zurückkehrend, ſeine entſetzlich klaffende Wunde ins Meer tauchte, welches ſich wie ein Strom hinein ergoß, und in weniger denn zwei Minuten in

*) Admiral Tegetthoff gibt die Ehre dieſes Manövers ſeinem Flaggen-Capitän M. v. Sterneck.

einen Abgrund von 200 Faden Tiefe verſank. 400 Mann gingen dabei zu Grunde. Jene, welche die Zeit hatten, ſich zu entkleiden, und die Geiſtesgegenwart, über Steuerbord ins Waſſer zu ſpringen, konnten ſich ſchwimmend erhalten; jene, welche auf der Seite des Lecks ſich befanden, wurden vom Wirbel verſchlungen und hinabgezogen. Es war 2 Uhr 45 Minuten.

Was den „Paleſtro" betrifft, deſſen Panzerflanken die öſterreichiſchen Kugeln in immer vervielfältigten Lagen ohne mehr Wirkung bearbeiteten, als Hammerſchläge auf einem Ambos, leiſtete er lange Zeit Widerſtand, indem er jedem Stoße mit Geſchicklichkeit auswich. Unglücklicher Weiſe brachte eine Bombe, welche eine ungepanzerte Stelle in ſeiner Wand durchgeſchlagen hatte, im Officiersraum nächſt dem Pulvermagazin einen Brand zum Ausbruch; beim Gewahrwerden der Feuersbrunſt entfernte ſich der erſchreckte Gegner.

Der „San Martino", nicht minder geſchickt im Manövriren und glücklicher dabei, wußte die Widderſtöße zu vermeiden und entging den Bomben; aber auch er fügte dem Feinde keinerlei Schaden zu.

Während dieſer Zeit war Alles in Bewegung, die italieniſche Linie und die öſterreichiſchen Diviſionen; die Gruppe der Nachhut, „Rè di Portogallo", „Maria Pia" und „Bareſe" (der endlich herzugekommen), waren vorgerückt und trafen mit der Abtheilung der Holzfregatten zuſammen, welche der „Kaiſer" führte. Den drei Italienern ſchloß ſich noch der „Affondatore" an, und Alle, wie inſtinktmäßig, fielen über das Linienſchiff her. Dieſer alte Repräſentant einer ſchönen Gattung von Kriegsſchiffen, die

im Verſchwinden begriffen iſt, von allen Seiten umſchloſſen, feuerte, was nur möglich war, mit ſeinen 90 Geſchützen; dann aber, als er keinen Ausweg ſah, ſtürzte er ſich nach einer aus beiden Breitſeiten auf die quer gegenüberſtehenden Schiffe abgegebenen Lage, wie ein Widder auf den „Rè di Portogallo". Dieſer wich mit einem Ruck des Steuers dem rechtwinkligen Stoße aus; aber die beiden Fahrzeuge ſtießen an den Seitenwänden aneinander, ſchrammten ſich ihrer ganzen Länge nach, und das öſterreichiſche empfing aus nächſter Nähe nach und nach die vollen Lagen der feindlichen Breitſeite, ohne einen einzigen Schuß zurückgeben zu können. Wie ging es zu, daß es nicht tödtlich getroffen wurde, oder wenigſtens mit zehnfachem Brand in ſeinem Rumpfe? Nur ſein Bugſpriet ging durch den Stoß über Bord, ſpäter ſtürzte der Fockmaſt auf den Schlot und zerſchmetterte ihn; die daraus emporſteigenden Flammen erregten den Glauben, daß das Schiff in Feuer ſtehe; es entſtand große Verwirrung, die jedoch durch die Kaltblütigkeit des Capitäns bald beſeitigt ward. Dieſer fähige Officier wußte dem Brande zuvorzukommen, die Trümmer wegzuräumen, die das Schiff bedeckten und, indem ſie Schraube und Steuer lähmten, ſeinen Untergang herbeizuführen drohten, und zog ſich, zwiſchen den Fahrzeugen hindurchſchleichend, langſam von der Wahlſtatt zurück mit Curs auf Liſſa. Er zählte 22 Todte und 83 Verwundete; eine einzige 300pfündige Bombe, welche, wie man ſagt, in einer ſeiner Batterieen platzte, hatte ihm 20 Mann getödtet und eine Kanone demontirt. Der „Affondatore", der den „Kaiſer" zurückgehen ſah, verfolgte ihn, indem er ihn von Zeit zu Zeit in ungeſchickter Weiſe mit ſeinen ſchweren

Projectilen beſchoß; ein erſtesmal machte er den Verſuch, den Gegner mit ſeinem langen Sporn zu treffen, eine plötzliche Störung im Steuer vereitelte den Anſchlag. Nach einer langen Drehung von mindeſtens 10 Minuten wollte der Widder den Angriff widerholen; allein der Capitän des „Kaiſer", allzeit gewandt, ſtatt den Stoß zu empfangen, überſchüttete den Schlachtenneuling von oben herab mit einem Hagel von Geſchoſſen, welche ſein Deck durchſchlugen und bis in die Cabinen eindrangen; indem er ſodann ein lebhaftes Flintenfeuer auf die italieniſchen Matroſen eröffnete, die ſich befliſſen, die Schäden auszubeſſern und den Anker einzuziehen, welcher in Folge ſeines zerriſſenen Taues an die Wand des Monitor ſchlug, zwang er dieſen, die Verfolgung einzuſtellen.

Die öſterreichiſchen Holzfregatten und Kanonenboote durchdrangen, wie ſie eben konnten, die italieniſche Gefechtlinie, die einen ſie von Hinten her umkreiſend, die andern in den leeren Räumen zwiſchen den Schiffen oder in den geöffneten Lücken, indem ſie Kanonenſchüſſe abgaben, ſo oft ſich Gelegenheit dazu bot. Das geſchickte, wenn auch unvollſtändige Manöver des Contre Admirals Vacca hatte nicht den Erfolg, den es zu verdienen ſchien; die Langſamkeit ſeiner Gegenbewegung ließ ihn die Fregatten nicht erreichen, und, ſei es, daß der Rauch ihn zu ſehen verhinderte, wohin er ſeine Schüſſe zu richten hatte, ſei es, daß ein gewiſſes Schlachtenfeuer ſeinen Capitänen fehlte, er durchſegelte die dritte Gruppe des Feindes, ohne ſeinen Weg durch Zerſtörung zu bezeichnen. Die kleinen Kanonenboote der Oeſterreicher thun ſich heute etwas zugute darauf, ſeine großen Gepanzerten durch eine ähnliche Liſt gefoppt zu haben, wie

das Rebhuhn, das sich verwundet stellt, um den Jäger irre zu führen und von seiner Brut abzulenken.

Was that mittlerweile Vice-Admiral Albini und sein schönes Geschwader von acht Fregatten? Nachdem er die Landungs-Mannschaft und das Ausschiffungsmateriale wieder an Bord genommen hatte, formirte er sich in Gefechtlinie, 1500 bis 1800 Meter vom Kampfplatze, mit der Spitze nach Nordwest, als ruhiger Zuschauer des Treffens. Als er die drei ersten Panzerschiffe Admiral Tegetthoff's die italienische Linie durchbrechen sah, dachte er, man wolle ihm an den Leib, und hielt sich wohlweislich nach links. Einen Augenblick, als das Mêlée am heißesten war, dachte er daran, sich auf die Nachhut der feindlichen Holzdivisionen zu werfen; das momentane Erscheinen zweier österreichischer Gepanzerten, welchen die „Maria Pia" hitzig nachsetzte, machte ihn unschlüssig. Die Signale des Oberbefehlshabers beriefen ihn ins Feuer, er aber sagte sich, es sei vor Allem die Aufgabe der Panzerfahrzeuge die Holzschiffe zu decken und zu schirmen, und er würde, indem er sich selbst in den Mittelpunkt des Kampfes begebe oder sich demselben auch nur nähere, blos die Schwierigkeiten und Verlegenheiten der Eisenflotte vermehren, und so hielt er sich denn mit seinen vierhundert Kanonen fein abseits. Bei diesem sonderbaren Raisonnement erstarrt Einem das Blut, besonders wenn man diesen alten und edlen „Kaiser" sieht, wie er, in die neuen Manöver sich schickend, so das mächtigste von Italiens Panzerschiffen niederzuschmettern droht. Was den „Terribile" betrifft, so findet man ihn, nicht etwa wie den „Varese" im Feuer, sondern in der stillen Region der Fregatten des Vice-Admirals Albini.

Gegen Mittag hatten die beiden Holzdivisionen der Oesterreicher die feindliche Linie hinter sich; die „Ancona", indem sie sich von der Vorhut trennte, eilte an die Seite des „Rè di Portogallo", um jene von Rückwärts zu beschießen: ein unglücklicher Zusammenstoß mit dem „Varese" machte diese Bewegung fehlschlagen. Der „Palestro", in schlecht erstickten Flammen, steuerte Curs nach West, um sich aus dem Bereiche des Treffens zu bringen; alsbald entstand unter den italienischen Panzerschiffen, welche sich anschickten, jenem zu Hilfe zu kommen, eine Bewegung, die Admiral Tegetthoff zu dem Glauben verleitete, der Feind sammle sich zu erneutem Angriffe; er signalisirte seinem Geschwader den Befehl, sich in drei Colonnen zu formiren, die Spitze nach Nordost, die Abtheilung der Gepanzerten auf dem linken Flügel zum Schutze der Holzfahrzeuge, denn die Stellung der beiden Streitkräfte war die umgekehrte: die Oesterreicher befanden sich jetzt zwischen Lissa und der italienischen Flotte.

Wir übergehen verschiedene Befehle, welche hier das Signalbuch des italienischen Stabs aufweist, wie z. B. „die feindliche Nachhut umsegeln, — mit Manövrir-Freiheit verfolgen und auf die Spitze der ersten feindlichen Linie losgehen," — Befehle, die kaum wahrgenommen, kaum verstanden wurden, und auf alle Fälle unausgeführt blieben. Man sucht umsonst einen Geist, der dieser Heeresmacht Leben und Bewegung einhauchte. Es ist auch unnütz, der letzten Kanonenschüsse zu erwähnen, die auf weiten Abstand und mit verlorener Wirkung noch zwischen etlichen italienischen Fahrzeugen und jenen der Oesterreicher gewechselt wurden, welche noch nicht ihre Plätze erreicht hatten. Alles, was

man bemerken konnte, ist, daß blos zwei italienische Schiffe die gegebenen Befehle begriffen und ausgeführt zu haben scheinen: der „Rè di Portogallo" und der „Principe Umberto", eine hölzerne Fregatte, die erst kürzlich von einer langen Station im Stillen Weltmeere eingetroffen war.

Um halb Ein Uhr war der Kampf vollständig zu Ende. Ein letzter und unheilvoller Auftritt war diesem unglücklichen italienischen Geschwader vorbehalten. Der „Palestro" hatte sich, durch einen inneren Brand ganz in Rauch gehüllt, aus dem „Mêlée" zurückgezogen. Sein Capitän, der, nachdem er seine Pulverkammer hatte unter Wasser setzen lassen, sich stark genug vermeinte, mit seinen eigenen Mitteln das Feuer zu bewältigen, wies jede Hilfeleistung zurück, welche die übrigen Schiffe sich beeiferten, ihm anzubieten. Gegen 2½ Uhr segelte er eben in Begleitung des „Governolo" am Admiral vorüber, indem er den Ruf: „evviva l'Italia!" erschallen ließ, als ein Flammenstral aus seinen Seiten hervorbrach, von einer heftigen Explosion gefolgt, welche vor dem Blicke der beiden von sehr entgegengesetzten Gefühlen bewegten Flotten eine Garbe von brennenden Trümmern in die Luft schleuderte. Das Feuer hatte einen kleinen Vorrath für den Kampf in bereitschaft gesetzter Munition ergriffen; das Fahrzeug ging mit Einem Schlage zu Grunde: es barst entzwei und sank unter.

Inzwischen sammelten sich die beiderseitigen Streitkräfte, die Oesterreicher rasch und ohne Säumen; man fühlte, daß die Seele des Feldherrn, ruhig und sicher in sich selbst, Alles belebte; nirgends ein Zweifel in der Deutung und Ausführung der Signale, denen selbst mitten

im Feuer unverzüglich Folge geleistet wurde. Von zwei Uhr an befanden sie sich zwischen Lissa und Lesina in drei Colonnen aufgestellt, in drohender Haltung, und jeden Augenblick bereit, den Angriff wieder aufzunehmen. Die Italiener, unsicher, in einer gewissen Verwirrung, bemüht, sich zurecht zu finden, kamen erst gegen drei Uhr mit ihrer Aufstellung in einer Doppellinie zu Stande; zur Linken die Gepanzerten mit der Spitze nach Südwest, Curs auf Lissa; beide Flotten in einer derjenigen, in welcher der Kampf sich entsponnen hatte, durchaus entgegengesetzten Stellung.

Admiral Persano, der die Schauderthat des „Max" nicht gesehen hatte, fragte mittelst Signals, wo sich der „Rè d'Italia" befände. — „Gesunken!" war die Antwort, welche er von den Augenzeugen der Katastrophe zurückerhielt, und das ganze Heer, das dieses Schreckenswort in den Lüften las, ward von Entsetzen durchschauert. Ein ergreifender Zwischenfall bezeichnete die Stelle dieses trauervollen Epitaphs: der „Principe Umberto" fuhr, als er sich auf seinen Posten begab, gerade über den Meeresfleck, wo der „Rè d'Italia" untergegangen war, und signalisirte: „Schiffbrüchige aufgefunden". Da er keine Antwort erhielt, so schritt er ans Rettungswerk. Diese unglücklichen Ueberbleibsel einer dem Tod geweihten Mannschaft hatten anfänglich durch zwei Stunden mit Aufwand all ihrer Kräfte allein gekämpft, sich über Wasser zu halten, umdroht und getroffen von der Freunde und der Gegner Geschossen zugleich, welche sich über ihren Köpfen kreuzten oder zwischen sie hineinfielen. So lange die Theilnehmer und Zuschauer in diesem Drama nur darauf bedacht waren,

ſich gegenſeitig zu morden, hatte Keiner ſie aufzunehmen vermocht. Mehrere dieſer Bemitleidenswerthen, am Ende ihrer Kräfte angelangt, hatten ſich bereits von den Wellen verſchlingen laſſen, als ungehoffte Hilfe für Jene eintraf, welche ſich noch oben erhielten. Der Abgrund ſpie etliche Trümmer des verſunkenen Schiffes auf die Oberfläche; ſie klammerten ſich daran und waren ſolchergeſtalt im Stande ſich bis zu dem Augenblicke ſchwimmend zu erhalten, wo der „Principe Umberto" ſie zufällig entdeckte und nach acht im Meere zugebrachten Stunden rettete.

Der Augenblick war ein feierlicher für Admiral Perſano wie für Italien. Trotz ſeiner Verluſte war er noch immer ſtärker als der Feind, der da vor ihm ſtand, feſt und wie zum Angriff. Sollte er, ſich überwunden geſtehend und von Liſſa und dem Kampfplatze weichend, ſeinem Lande unheilbare Schmach zufügen, eine ſolche, deren immer neu ſich erzeugendes Gift an dem Herzen der Nationen frißt bis in die Reihen der Niedrigſten, und die ſich nur durch Ströme Blutes hinwegwaſchen läßt? Oder ſollte er, aufgeſtachelt durch ſeine Verzweiflung, dieſe Schiffe und dieſe Mannſchaft, über die er von Anbeginn Uebles vorhergeſagt und die unter ſeiner kläglichen Führung ſein Mißtrauen nur allzuſehr gerechtfertigt hatten, neuem Mißgeſchick überliefern? Ja, hätte ſich nur der Abgeordnete Boggio noch hier befunden, ihm ſeinen blinden Enthuſiasmus, ſeinen Glauben an die Geſchicke Italiens einzuhauchen, kein Zweifel, er hätte noch einmal das Schlachtenglück verſucht; aber dieſer Inſpirirte, dieſe lebendige Seele der Expedition war mit dem „Rè d'Italia" in die Tiefen der Adria verſchwunden und hinterließ einzig und allein die heute faſt ſchon

italienischen Flotte, wenn man den „Rè d'Italia", mit welchem 400 Mann ertranken, und den „Palestro", dessen Explosion 230 das Leben kostete, beiseite läßt, zählt man nur 99 Gefechtsuntüchtige. Der „Rè di Portogallo" erlitt einige Havarieen, als er sich an dem „Kaiser" rieb. Auch seine Takelung ward beinahe vollständig zerfetzt, seine Verkleidung rückwärts in einer Länge von fünfzig Fuß abgeriffen, 16 Stückpforten fortgerafft, ebenso seine Luftlücken, seine Boote, mit einem Worte, Alles was über Bord hinaus vorsprang, aber die Maschine erschütterte der Stoß nicht, und die Wirkung der österreichischen Artillerie, selbst mit ihrer von sämmtlichen Fahrzeugen getreulich befolgten Methode des convergirenden Feuerns, war machtlos gegen die Panzer; nicht ein einziger erlitt ernstliche Verletzung*). Nur einige wenige Bomben, welche die Wände an ungeschützten Stellen durchlöcherten, wie dies an Bord der „Ancona" sich ereignete, indem sie durch die Pfortlucken einschlugen oder auf deren Kanten platzten, richteten etwas Verheerung an. Kurz, als die beiden Flotten sich trennten, waren beide vollständig in der Verfassung, den Kampf von Neuem zu beginnen.

Die Lehren ergeben sich von selbst während des ganzen Verlaufs dieses Berichtes: die erste und wichtigste, die aber unglücklicherweise blos ein abgedroschener Gemeinplatz, ist die, daß die Herrscher, Könige, Oberhäupter von

---

*) Als eine besondere und der Beachtung werthe Thatsache wollen wir erwähnen, daß die Explosion der Bomben unter dem Wasserspiegel die Platten an der Stelle aufhob, wo der Panzer an der Verkleidung des Kiels sich vereinigt.

Republiken und Staaten, wohl daran thäten, in ihren Rath, hauptsächlich an die Spitze der großen Militär-Verwaltungszweige, nur Männer zu berufen, die fähig sind, den Sieg zu organisiren, und man organisirt ihn, indem man an den zur Action bestimmten Mitteln, Menschen wie Dingen, alle in ihnen ruhende Kraft zur Geltung bringt. Wünschen wir ihnen, daß sie eine hinlänglich glückliche Hand haben mögen, um den Oberbefehl nur solchen Männern anzuvertrauen, welche der Blitz der Kanonen, weit entfernt, sie zu verwirren, mit plötzlicher Helle erleuchtet, indem er ihnen alle Hilfsmittel des Schlachtfeldes enthüllt. Erfindet undurchdringliche Panzer, gezogene Riesengeschütze, Sprengkugeln, Voll- und Hohlgeschosse, schwimmende oder unterseeische Höllenmaschinen, schnellschießende Stutzen und alle jene Zerstörungsmittel, deren Entdeckung unser Geist in diesem Augenblicke nachjagt, Thatsache bleibt nichtsdestoweniger, daß kriegerischer Geist, erhöhter Muth und Thatkraft der Völker allein den Sieg zu fesseln wissen. Wie aber sind diese kostbaren Eigenschaften in den Nationen zu entwickeln und dauernd zu erhalten? Durch die Freiheit, wie gewisse Politiker wollen, oder durch Verdummung, wie sichs andere einzureden suchen? Mit Einem Worte, was ist das Sicherere, Menschen zu leiten oder eine Herde Vieh? Hören wir auf die Stimmen. Alle Männer des Krieges haben noch geantwortet: Gebt uns Männer zum Führen. Sicherlich wollen wir uns nicht darüber täuschen, daß in dem Zustande der Verdumpfung, in welchen die lateinischen Stämme zu verfallen scheinen, die Hirten der Völker sie anders als wie Viehherden behandeln könnten; aber wenn es sich um solche große geschichtliche Thaten

handelt, wo der Stolz der Nation ſich aufbäumt, da ſollten ſie, wenn ſchon nicht für ihren eigenen Ruhm, wenigſtens für ihre Ruhe und Sicherheit, jeden Eigenſinn in ſich und um ſich zum Schweigen bringen. Wenn nun ein Dalmatiner, in ſeine Lumpen gekleidet, vor einen Genueſen hinträte, und im Namen des Kampfes bei Liſſa zu ihm, der die italieniſche Marine ruhmredig erhebt, alſo ſpräche: „Mit meinen alten Kanonen und meinen alten Schiffen bin ich doch mehr werth als du, der du mit den Kriegsmitteln der großen Völker des Nordens gerüſtet biſt", — müßte da der Schimpf, der im ſchwärenden Herzen des Volkes brennt, nicht bis zu Italiens Regierung und ſeinem Könige hinanreichen? Die Zornausbrüche, die heute gegen Admiral Perſano laut werden, beweiſen es nur zu ſehr.

Wie? Der Miniſter Depretis und der Admiral Perſano, in Kenntniß vom demnächſtigen Ausbruche des Krieges, haben die Mannſchaft nicht mit Aufgebot aller Kräfte auf die Handhabung von Schiffen und Geſchützen eingeübt? Und unter allen dieſen Capitänen hat ſich auch nicht Einer gefunden, der, den Uebrigen mit ſeinem Beiſpiele vorangehend, ſeine Matroſen auf die Anforderungen der bevorſtehenden Kämpfe vorbereitet hätte? Die Thatſachen tragen in ſich ſelbſt einen Anklage-Act. Die ſieben Panzerfahrzeuge („Rè d'Italia" und „Paleſtro" ungerechnet), die an der Schlacht Theil genommen, haben, oft aus allernächſter Nähe, 1452 Kanonenſchüſſe abgefeuert, und das öſterreichiſche Geſchwader wurde dennoch kaum berührt. Sollte es alſo wahr ſein, wie die Oeſterreicher verſichern, daß die italieniſchen Kanoniere mit blinden Ladungen und Kartätſchen auf die feindlichen Panzer geſchoſſen hätten, ſo

die im Norden verbreitete Meinung rechtfertigend, daß es ihnen an der in Seetreffen ſo nothwendigen Kaltblütigkeit mangle?

Man kann nicht ſagen, der Angriff auf Liſſa ſei an und für ſich ein Fehler geweſen. Hätte Admiral Perſano ſich Rechenſchaft von ſeiner Lage gegeben, er würde gleich von vorne herein geſehen haben, daß das Schickſal Liſſa's an die öſterreichiſche Flotte gekettet war; dieſe geſchlagen, zu Grunde gerichtet oder zerſprengt, hatte er auch Liſſa in ſeiner Gewalt. Auf einen Seekampf alſo bis zur Vernichtung mußten alle ſeine Vorbereitungen gerichtet ſein; die Beſchießung der Schanzen durch maßhaltendes Feuer durfte für ihn nur ein Mittel ſein, Admiral Tegetthoff hervorzulocken, und zugleich eine ſchöne Gelegenheit, ſeine Mannſchaft durch eine thatſächliche und dabei faſt gefahrloſe Vorübung mit dem Ernſt des Krieges vertraut zu machen. Warum behielt er nicht, in voller Bereitſchaft ſich auf den Feind zu werfen, ſein Panzergeſchwader, namentlich ſeine beiden geſpornten Fahrzeuge, die beſten Mauerbrecher, die er für den Kampf mit den Oeſterreichern beſaß, unter den Händen? Statt deſſen beordert er den „Formidabile" gegen eine innere Schanze, von wo er zerſchoſſen, kampfunfähig zurückkam; entſendet den „Terribile" fünf Meilen fern vom Mittelpunkte des Treffens zu einer wirkungsloſen Kanonade, ſo daß, als der Feind unvermuthet heranbricht, er nicht mehr als neun Panzerſchiffe ihm entgegenzuſetzen hat, und man kann ſich hier das Bedauern nicht verſagen, daß er nicht alsbald dem Vice-Admiral Albini das Commando über ſeine ſchönen Fregatten entriß, um ſie auf die zwei letzten Abtheilungen der Oeſterreicher

zu werfen. Wäre es ihm gelungen, Liſſa durch einen Handſtreich zu nehmen, dann hätte er ohne Zweifel daran einen Stützpunkt für ſeine Flotte gefunden; allein gleich vom erſten Angriff an lag es am Tage, daß der Gegner zum Widerſtand entſchloſſen und gerüſtet war, und die aufgefangene telegraphiſche Depeſche gab ihm Gewißheit darüber, daß das öſterreichiſche Geſchwader heranrückte. Das war die unermeßliche Gefahr, das der Knotenpunkt ſeiner Unternehmung. Er aber erläßt keinen Befehl, trifft keine Anordnung, weiht ſeine Capitäne nicht ein in das, was jeder von ihnen beim erſten Zeichen vom Erſcheinen des Feindes zu thun habe, als ob er keinen Augenblick daran gedacht hätte. Nun denn! trotz dieſer Fehler ſtand er, als gegen 8 Uhr 15 Minuten das öſterreichiſche Geſchwader ſignaliſirt wurde, mit ſeinen neun Gepanzerten in einer ſolchen Stärke da, daß er, wenn er dieſe Eiſenmaſſe zum geſchloſſenen Klumpen formirte, mit voller Dampfkraft dem Feinde entgegenging und ihn, ohne einen Schuß abzufeuern, Front gegen Front anlief, vorerſt die Gewalt des Anpralls wirken und ſeine Breitſeiten nur dann ſpielen ließ, wenn er jenen quer an ſich vorüberkommen ſah, dann aber faſt Mündung an Mündung oder wenigſtens auf kurzen Abſtand, — daß er, ſagen wir, durch die Ueberlegenheit ſeiner Maſſe, Fahrgeſchwindigkeit, Kaliber, die Abtheilung der öſterreichiſchen Gepanzerten erſchüttert und, indem er ſeine Geſchütze mit Bomben lud und in gleichem Anlauf durch das Holzgeſchwader brach, darin furchtbare Verheerung angerichtet hätte, während er dem Feinde, der ſich ihm als Keil mit einer Schnelligkeit von 10 Knoten entgegenſtürzt, nur die Flanke einer ſchlecht formirten eingliedrigen Linie entgegen-

zustellen weiß. Er verdiente, von dem Anprall zermalmt zu werden.

Und noch in diesem letzten Augenblicke bietet ihm das Schicksal ein Mittel der Rettung: der österreichische Admiral, welcher sich zu seinem Schaden vom Rauch hatte blenden lassen, verfehlt seinen Sturmangriff und fährt mit seiner ersten Abtheilung in die leeren Räume zwischen den italienischen Schiffen. Was nun zu geschehen hatte, liegt auf der Hand; sehen wir uns Admiral Tegetthoff an, der sein Panzergeschwader so gut in der Hand hält, mit ihm sich ins Feuer stürzt, es daraus zurückzieht und nochmals hineinfährt mit einer Raschheit des Ueberblicks und der Ausführung, die staunen macht. Will man den Grund für den Ausgang des Tages außerhalb der ersten bestimmenden Ursachen suchen, darf man sagen: Die Oesterreicher begriffen die Allgewalt des Stoßes, die Italiener hatten nicht einmal eine Ahnung davon; noch ist zu bemerken, daß in diesem großen Spiel Admiral Tegetthoff allein den Einsatz gewonnen hat. Contre Admiral Vacca hatte einen Schimmer von Inspiration; warum machte er nicht entschlossen und mit aller Raschheit Front? Er würde Verwirrung in die Gruppe der feindlichen Fregatten gebracht haben.

Indeß die Operationen der italienischen Flotte erörtern, heißt in Wahrheit leeres Stroh dreschen; die Menschen haben all diese so theuer bezahlten Kriegsmaschinen (der „Rè d'Italia" allein hatte 8 Millionen Francs gekostet) zu ebensovielen Nullen gemacht. Wir vermögen ihnen nicht einmal eine Schätzung in Betreff der Widerstandsfähigkeit der Panzerplatten gegen die schweren Geschosse zu

entnehmen; beinahe sämmtliche Schüsse sind in Luft oder Wasser verloren gegangen. Wo ist die Spur der elf Schüsse großen Kalibers, die der „Affondatore" abfeuerte? In seiner Verfolgung des „Kaiser" scheint Admiral Persano bei dem Gedanken, diesem armen alten, halb zerschossenen Schiffe einen Spornstoß zu versetzen, gezittert zu haben. Was die Oesterreicher betrifft, so ist es nicht ihre Schuld, wenn ihre armselige Artillerie und deren 4000 Kanonenschüsse, selbst bei convergirendem Feuern, auf den Gegner kaum mehr Wirkung äußerten, als in früheren Zeiten die Steinwürfe auf die Galeeren der Römer und Griechen. Anerkennen aber müssen wir, daß es ihr durch diese ungeheure auf dem Schlachtfelde verbrauchte Pulvermenge gelungen ist, die Abtheilungen der Holzfahrzeuge in eine schützende Wolke zu hüllen, wie der Tintenfisch durch eine röthliche Flüssigkeit das Wasser trübt, um dem Feinde, der ihn bedroht, zu entschlüpfen.

Das Doppelmißgeschick des „Rè d'Italia" und des „Palestro" gibt uns indeß doch einige Lehren. Wir wollen nicht von der augenscheinlichen Nothwendigkeit sprechen, dem Steuerruder Deckung zu geben; wenn man aber vernimmt, wie der „Max" die Flanken des „Rè d'Italia" durchstieß, hat man als unzweifelhaftes Ergebniß vor sich, daß die Panzerplatten des letzteren Schiffes selbst durch den Stoß eingequetscht worden sind, ein Erfolg, den bis dahin kein Mensch zu behaupten gewagt hätte. Die 64 Quadratschuh Fläche, welche die Wunde darbot, erstreckten sich nicht nur auf die Holztheile innerhalb des Panzers, sondern auch auf diesen Panzer selbst. Eine weitere bemerkenswerthe Thatsache ist der Winkel von 45 Graden,

unter welchem sich das angerannte Schiff bei dem Stoße neigte und aus dem sich dieser weite Einschnitt erklärt, der tiefer, als man hätte glauben sollen, an den unteren Theil des Kieles hinabreichte. Eine unvorhergesehene und furchtbare Wirkung! So hat sich denn die Panzerseite in ihrem schließlichen Widerstande der eindringenden Kraft gegenüber, statt den „Max", der selber bis in sein Innerstes, Rumpf und Maschine, erschüttert ward, rückprallen zu machen, vor dem Anstoß nichts als sanft geneigt, indem sie ihre wichtigsten und gebrechlichsten Theile jenem zerschmetternden Streich aussetzte, der ihr den Tod brachte. Der „Max" hat, als er sich zurückarbeitete, sein Vordertheil ohne Mühe aus der Wunde herausgezogen, die er gerissen, und ohne Gefahr zu laufen, mit seinem Gegner hinabzusinken, gleich zwei Hirschen, die sich mit ihren Geweihen in einander verwickelt haben. Das Beispiel des „Palestro" endlich beweist uns, wie wesentlich die Gefahren einer Feuersbrunst auf nur zum Theil küraſſirten Fahrzeugen sind; Gefahren, welche von allen Seemännern voraus verkündigt wurden, und auf die man nicht genug die Aufmerksamkeit lenken kann.

Im fahlen und unheimlichen Lichte dieses Treffens vor Lissa, obgleich die Unfähigkeit des einen und die artilleristische Schwäche des andern Theils uns vorerst nur noch höchst unsichere Folgerungen zu ziehen gestattet, sehen wir gleichwohl die Grundsätze hervortauchen, welche für die künftigen Seeschlachten maßgebend sein werden, sowie gewisse Regeln für Bau und Ausrüstung der Flotten; wir können nun auch besser ein vergleichendes Urtheil fällen über die gegenwärtigen activen Streitkräfte der hervorra-

genden Seemächte. Seitdem der Dampf den Wind als bewegende Kraft im Schiffsmanöver verdrängt hat, ganz besonders aber, seitdem das Vordertheil der Schiffe durch die Panzerung gegen die Geschützlagen nahezu unverwundbar gemacht ward, stand es für den beobachtenden Geist außer Frage, daß die Taktik der Kriegsgaleeren des Alterthums aufs Neue die Regel der modernen Seegefechte werden müsse. Worin bestand diese Taktik? Die Flanken des feindlichen Fahrzeugs zu rammen, sein Steuer zu zerbrechen, seine Ruder mittelst eines heftig geführten und geschickt gezielten Spornstoßes wegzureißen, die Vertheidiger durch Pfeil und Schleuder oder was immer für eine mehr oder weniger mörderische Waffe zu tödten, das Verdeck durchzuschlagen, Bemastung, Takelwerk und Alles, was sich an Bord befand, durch Massen großer Kiesel, die von einer Art Krahn geschleudert wurden, zu zertrümmern, oder es durch Zündstoffe in Brand zu stecken, endlich durch Entern den Feind zu bezwingen. Was hat uns heut zu Tage die Macht der Dinge gegeben? Den Widderstoß, mit oder ohne Sporn, die Flanke des Gegners zu zersprengen und ihn zum Sinken zu bringen, oder sein Steuer und selbst seine Schraube zu schädigen; eine mächtige Artillerie, aus weiter Entfernung seine Panzer zu zerschmettern, seine Geschütze zu demontiren, die Bedienungsmannschaft bei ihren Stücken zu tödten und den Brand auf Bord zu schleudern; Kleingewehrfeuer, Enterung, Höllenmaschinen, ob fest oder beweglich, die dadurch, daß sie eine Mine unter dem Kiele springen machen, es zerreißen und verschlingen können. Lassen wir das Kleingewehrfeuer, das doch nur ein Aushilfsmittel, die Enterung als bei der Kraftentwicklung der

Maſchinen nahezu unausführbar, ſobald der Eine der Gegner ſich ihr entziehen will, ja ſelbſt die unterſeeiſchen Apparate, indem die feſten Torpedos doch nur an den Küſten oder an Hafeneingängen Dienſte thun können, und weil die Anwendung fliegender Höllenmaſchinen erſt noch zu erfinden iſt; was alſo bleibt uns? Der Widder und die Kanone.

Da ſieht man zu allererſt, daß jedes Fahrzeug, deſſen Maſchine Schaden gelitten, oder deſſen Steuer oder Schraube den Dienſt verſagt, verloren iſt, wenn es nicht raſch vom Kampfplatz zurückgezogen wird. Das Beiſpiel mit dem „Rè d'Italia" (wenn man die italieniſche Angabe zuläßt, welche einem Bruch am Steuer die Schuld beimißt) enthebt uns der Mühe, die Sache weiter zu erklären. Daraus folgt die unabweisbare Nothwendigkeit, dem Steuerruder durch alle uns zu Gebote ſtehenden Mittel Schutz zu geben.

Man ſieht ferner daraus, daß die Seeſchlachten zu furchtbaren Gemetzeln werden müſſen, denen der Zuſammenſtoß der mit voller Dampfkraft ſich anrennenden und aneinander reibenden Schiffe, die, Mündung an Mündung oder wenigſtens aus nächſter Nähe inmitten dichter Rauchwirbel abgefeuerten Geſchütze, einen geradezu tollwüthigen Charakter verleihen werden. Es müſſen ſich da die Nerven der Mannſchaft, vorzugsweiſe aber die der Capitäne, mit dieſen Erregungen einer neuen Gefechtweiſe vertraut machen, denn es iſt unerläßlich, inmitten dieſer beinahe diaboliſchen Scenen ſich kaltes Blut und raſchen und ſichern Ueberblick zu bewahren.

Was den Stoß im rechten Winkel betrifft, — ein furchtbarer, todbringender Streich, wenn er tüchtig und schnell gegeben wird — mit tüchtiger Seemannschaft, die ihrer selbst Herr ist, so unterliegt es keiner Schwierigkeit, ihm auszuweichen, wenigstens dann nicht, wenn es sich blos um einen Zweikampf, Schiff gegen Schiff, handelt, denn, mag er auch als die Grundlage, als der Schlußact des Seekampfes erscheinen, er wird nur dann zum wirklichen Kriegsmanöver, zum mächtig entscheidenden Schlage werden, wenn mehrere Fahzeuge es verstehen, sich gegen ein Einzelnes zu vereinen. Und da ist es, wo plötzlich mitten im Gewühle die Initiative der Capitäne die höchste Bedeutung gewinnt, denn die Verfügungen des Admirals können diese schaudervollen Umarmungen doch nur vorbereiten, und üben nur auf den ersten Anlauf unmittelbare Wirkung. Der kriegerische Geist in gewissen inspirirten Seelen wird ohne Zweifel furchtbare Combinationen ersinnen, und dann, welches Gekrach! Wie viele weitgähnende Schlünde! Wir versagen es uns, eines dieser entsetzlichen Manöver im voraus zu zeichnen, das Beispiel des „Max" wirft hinlänglich Licht darauf. Ha! wie werden die Männer von Demantherzen, oder wie die Engländer sagen: dogged heart, in dieser blitzerfüllten Atmosphäre athmen und sich umhertreiben! Man sieht, ein dreifaches Gesetz legt sich von selbst dem Seeschiffbau auf: das Kriegsschiff erheischt große Schnelligkeit, rascheste Beweglichkeit und einen Sporn, um den Gegner unterhalb des Panzers zu treffen.

Wir müssen es bemerken, der Widderstoß des „Max" übt wider unsern Willen eine Art von Zauber; allein der Umstand war ein ganz außerordentlicher, und Admiral

Tegetthoff hatte einen unerhörten Glücksfall, den er geschickt zu benützen verstand. Der unbestreitbaren Macht des Stoßes ungeachtet bleibt die Kanone nach wie vor die erste und herrschende Waffe der Kriege zur See. Bis zu Ende des Krimmfeldzuges war das Schiff ohne Schutz gegen die Artillerie; achtzigpfündige Haubitzen, gezogene Stahlreifkanonen, welche soeben der Oberst Treuille de Beaulieu erfunden hatte und die auf mehrere tausend Meter Entfernung ungeheure Geschosse warfen, konnten wie spielend unsere stärksten Fahrzeuge durchbohren, in Stücke reißen und in Brand setzen. Der Dreidecker mit seinen 120 Feuerschlünden und seiner Bemannung von 1200 Köpfen erschien nur mehr als Zwinger für ein Blutbad; Angesichts der Erdschanzen hatte die Marine nahezu aufgehört, ein wirkliches Mittel des Krieges zu sein, wie man das nur zu gut an dem ohnmächtigen Angriffe auf die Werke von Sebastopol sah. Unter der Regierung König Louis Philipp's, während des Ministeriums des Admirals von Mackau, hatte man wohl durch sorgfältige Versuche festgestellt, daß sich mittelst eines einfachen einige Centimeter starken Eisenpanzers die Wirkung dieser furchtbaren Sprengkugeln vollständig hemmen lasse; allein sei es, daß die damalige Regierung diese kostbare Kenntniß, welche ihr die Ueberlegenheit im nächsten Kriege sicherte, für sich behalten wollte, sei es, daß sie die Kosten scheute, welche die Umgestaltung ihrer Flotte verursacht hätte, sie hielt die Entdeckung geheim. Die glückliche Anwendung, welche man davon bei den schweren schwimmenden Batterieen machte, die so großen Erfolg gegen die Werke von Kinbourn davontrugen, brachte jedes Bedenken zum Schwei-

gen. Die Frage trat von selbst an alle Seemächte heran: das Kriegsschiff konnte sich nur mehr mit einem Eisenküraß gerüstet dem Feuer entgegenstellen. Aber wie nun? Mit Einemmale dem Gewicht des Rumpfes einen Körper von tausend Tonnen hinzufügen, — alle Ideen über den Seeschiffsbau wurden dadurch in Verwirrung gesetzt. Ein äußerst begabter Ingenieur der französischen Marine, Herr Dupuy de Dôme, von seiner Regierung unterstützt, löste die Schwierigkeit gleich beim ersten Angriff beinahe vollständig. Ohne dem Fahrzeuge irgend etwas von seinen nautischen Eigenschaften zu nehmen, setzte er auf den Kiel eines Linienschiffs eine einfache Fregattenbatterie: allerdings eine für das Budget erschreckliche Lösung, allein in dieser Welt kettet sich eben Eines an das Andere, die Zeit ist gekommen, wo man mit den Millionen nicht mehr rechnet! England wollte daran nicht glauben, und, wäre plötzlich der Krieg entbrannt, seine stolze Seemacht würde einer großen Niederlage nicht entgangen sein. Es mußte ein Lord der Admiralität verkleidet in einen unserer Häfen kommen, um seine Regierung von der drohenden Gefahr zu überzeugen und ihre Schiffbaumeister mit Gewalt dazu zu bringen, die anfänglich nur dieses Bastardschiff mit Panzerung der Mitte und hölzernen Extremitäten zu erzeugen wußten, dessen ganze Schwäche uns der Brand des „Paleſtro" gezeigt hat. Die Amerikaner haben die Aufgabe anders gelöst: sie wollten den Rumpf den Geschossen des Feindes entziehen und bauten den „Monitor", dieses fast gänzlich untergetauchte Fahrzeug, welches aus der Entfernung über dem Wasser nichts als einen oder zwei Drehthürme sehen läßt, mit sehr dicken (0m 30) Eisenwänden,

bewaffnet mit zwei Riesengeschützen, die [illegible] ihrer rotirenden Bewegung [illegible] die Laffeten sind. Die Seeküsten des Meeres [illegible] ihrer Küsten, welche den Schiffen [illegible] geringen Tiefgangs [illegible] nicht fremd gewesen, der, [illegible] durch die darin [illegible] sofern, wenn es sich [illegible] nicht um einen [illegible] handelt. Dabei befand sich [illegible] im Schach und vermochte [illegible] jedoch verlegte sie sich darauf, Kanonen und Projectile zu erfinnen, die den Widerstand dieser Panzer zu brechen im Stande wären, und es gelang ihr. Die Schiffbaukunst verstärkte die Dicke ihrer Bekleidung, die, ursprünglich zehn Centimeter, sich nach und nach auf zwölf, fünfzehn, zwanzig, ja selbst dreißig erhob. Die Artillerie verdoppelte ihre Anstrengungen: colossale Feuerschlünde, Stahlgeschütze, Gußkanonen von zwanzig bis dreißig Centimeter mit gezogenem Stahlrohr (das heißt: das Schwanzstück durch Stahlreifen verstärkt), Stahlgeschosse von plötzlich erkaltetem Gusse, in Gestalt von Cylindern oder eines spitzen Bogens, voll oder zum Zerspringen, Alles wurde in Amerika, in England, in Frankreich versucht. So ist seit zehn Jahren der Wettstreit im Gange, und dauert allenthalben fort zum großen Nachtheil für die Millionen der Staatsausgaben.

Was soll da in diesem Erfindungsfieber die Holzmarine, diese alte früher ruhmreiche Marine, welche so lange Zeit die Poesie der Meere war, da noch das Segel allein ihre bewegende Kraft gewesen? Wir werden sicherlich

nicht dazu rathen, sie den gepanzerten Geschwadern gegenüber zu stellen; aber soll man sie in völliger Vergessenheit untergehen lassen? Nein; das Beispiel des „Kaiser" thut uns dar, daß sie, muthvoll geführt, in einem gegebenen Augenblicke noch jetzt nutzbringende Dienste leisten kann; die Gepanzerten mit ihren so mächtigen aber wenig zahlreichen Geschützen, welche überdies nur langsames Schießen gestatten, sind ihr weitaus nicht so gefährlich, als es scheinen sollte; sie vermag selbst mit ihrem Hochbordfeuer in einem Kampfe beinahe Leib an Leib, wenn die Schiffe sich schrapen oder in einer Linie knapp neben einander laufen, dem Gegner gefährliche Streiche zu versetzen; übrigens wird sie die Zeit allein in Bälde verschwinden machen, denn zweifelsohne wird man deren keine mehr bauen.

Was die Fahrzeuge mit nur theilweiser Panzerung — Erzeugnisse einer impotenten Kunst — betrifft, so muß man sie eben hinnehmen, wenn die Schiffbaukunst nicht dahin gelangt, sich von ihnen freizumachen; immer aber werden sie den Makel ihrer geistigen Empfängniß an den Seiten tragen.

Die Amerikaner haben an ihren Ideen festgehalten; verschwenderisch mit Geld und an nichts zweifelnd, haben sie sich eine Eisenflotte von 70 Fahrzeugen geschaffen, zum größten Theile nach dem System des „Monitor", gepanzert (mit Eisenblech, 3 Centimeter übereinandergeschichtet) und bewaffnet mit riesenmäßigen Gußstahlkanonen, welche Vollkugeln von 300, von 600, ja selbst von 1000 Pfund schleudern. Indem sie die Schnelligkeit dem Gewichte opfern, wollen sie die feindlichen Schiffswände nur erschüttern, nicht durchbohren; der Widderstoß ist in ihren Augen nur

ein secundäres Manöver. Hätten sie es damit blos auf die Vertheidigung ihrer wenig tiefen Gewässer, in die unsere großen Panzerfahrzeuge nicht eindringen können, abgesehen, so bliebe uns nichts dagegen einzuwenden; allein wenn sie mit ihrer gewohnten Ueberhebung sich prahlen, daß sie nun in der Verfassung wären, sämmtliche Seemächte Europa's zu schlagen, müssen wir ihre Großsprechereien nur belächeln. Wir sind überzeugt, wir würden unsere Sporen in die Flanken ihrer Monitors einschlagen; der „Max" hat uns den Weg mitten durch die amerikanischen Panzer gezeigt; wir werden Geschosse auffinden, die ihre Thürme in Splitter fliegen machen, während ihre massiven aber trägen Kugeln ohnmächtig an unseren erprobten Küraſſen abprallen müßten. Und wenn diese Monitors sich heranwagen sollten, hat nicht der alte „Kaiser" in seinem Ringen mit dem „Affondatore" bewiesen, daß unsere Hochbordschüsse, indem sie ihr Deck durchschlagen, von innen hinaus ihre Panzer ins Wasser schleudern würden? In den tapferen Herzen der heldenmüthigen Gefährten der Farragut und der Porter, da ist vielmehr die wahre Kraft der amerikanischen Marine zu Hause, dieser vollendeten Seemänner, die inmitten im Pfeifen des Orkans und in den von Weltmeerstürmen gepeitschten Wogen erst recht in ihrem Elemente zu sein scheinen, wie sie es uns in so denkwürdiger Weise beim Angriffe auf Fort Fisher vor Augen geführt haben; ja diese thatkräftigen Männer, sie wußten in der Stunde des Kampfes ihre Kriegswerkzeuge trotz der Mangelhaftigkeit ihrer Conception wirksam zu machen!

England, widerwillig, auf einer Bahn mit fortgezogen,

die es nicht eröffnet hat, die ihm verhaßt ist, denn sie droht die ungeheure Holzflotte, auf die es so stolz war, in ein Nichts aufzulösen, geht bis jetzt noch immer im Schlepptau unserer Erfindungen. Der Geist der Schiffbaukunst für das Seewesen, — muß man hinzusetzen auch der Artillerie? — scheint ihm abhanden gekommen zu sein; es verzettelt die Millionen zu Hunderten, ohne irgend Etwas zu schaffen, was ihm passend wäre und es in allen Stücken befriedigte; es schwankt zwischen Monitor und Panzerfregatte, es wagt selbst nicht seine Seemacht endgiltig zu constituiren. Wird es sich von einem unvorhergesehenen Schlage überraschen lassen, wie Oesterreich bei Sadowa? Es wird uns schwer, zu glauben, daß unter einem Tory-Ministerium jemals ein ähnliches Schauspiel unserm nationalen Groll geschmeichelt hätte; das Uebergewicht zur See ist so sehr eine Lebensbedingung für England, das so reich ist an Jahrhunderte lang aufgehäuften Schätzen, daß es wohl bald — und wäre es um jeden Preis — sich die Mittel zu verschaffen wissen wird, die es in Stand setzen, sich siegreich jenes urkräftigen Seevolkes zu erwehren, das man an seinen Gestaden und in seinen Häfen nicht sehen kann, ohne von Bewunderung erfüllt zu werden. Dürfen wir uns von heute an schmeicheln, ihm, sei es an Schiffen, sei es an Geschütz, überlegen zu sein? Weist Amerika und Frankreich etwas Stärkeres auf als den „Achilles" oder den „Minotaurus", Panzerfregatten nach französischem Muster? Und darf man ihm Glauben schenken? Es rühmt sich in den Organen der Presse, endlich eine Kanone und Kugeln von Palliserguß (mit schneller Erkaltung) erfunden zu haben, welche die Panzer durchschlagen und zerstören, wie

unsere Geschosse ihrer Zeit die alten Holzwände durchbohrt und zersplittert haben.

Und Frankreich, welches allen Seemächten der ganzen Welt den Aufschwung gegeben, dem sie heute folgen, das Panzerschiff und gezogene Kanone erfunden hat, wir gefallen uns darin, zu glauben, daß es hinter keiner Nation in Bezug auf das Seekriegsmateriale zurückstehe; die öffentliche Besprechung jedoch gibt uns nicht genügenden Aufschluß, um den Punkt zu bezeichnen, an dem es in diesem Augenblicke angelangt ist. Leider hat Frankreich nicht, gleich den Vereinigten Staaten, gleich England, Schätze und Menschen ohne zu rechnen für sein Seewesen zu verschwender. Die Kunst muß ersetzen, was uns abgeht, und nicht ungestraft begehen wir Irrthümer. Jeder Fehler, welcher die Hilfsquellen unserer schon so sehr geschmolzenen seekundigen Bevölkerung oder den Nerv unseres Officierscorps schädigte, würde vielleicht an einem Tage des Unheils, wie heute in Italien, die Entrüstung des Landes gegen eine Verwaltung wachrufen, die sich durch Unfähigkeit oder Sorglosigkeit dessen schuldig gemacht hätte. Man merke wohl! Das Meer hat seine eigenen Anforderungen und seinen eigenen Genius; man improvisirt nicht Matrosen aus Soldaten, noch Schiffscapitäne aus Regimentsobersten. Der Gegenstand reißt uns fort, halten wir inne; wir haben uns ja nur vorgenommen, auf die Lehren hinzudeuten, die sich für Alle aus der Schlacht bei Lissa ergeben.

Noch bleibt uns ein letzter Punkt zu berühren, wir werden es nur flüchtig thun: er bringt Folgerungen an den Tag, vor denen alle Regierungen der Gegenwart er-

bleichen. Wir haben soeben eine Skizze des Kampfes gegeben, welcher seit fünf oder sechs Jahren zwischen dem Geschützwesen und der Schiffsbaukunst entbrannt ist, und der die Staatsfinanzen auf Stroh bettet, gleich wie zwei Kriegsheere auf einem Schlachtfelde den reichsten Erntebodon zu Streu zerstampfen. Aus einem einzelnen Zwischenfalle während des Angriffes auf Lissa ergibt sich eine weitere Frage. Die Männer vom Fache waren erstaunt, daß Italiens Panzerflotte die Schanze Madonna nicht vom Grund aus zerstört hat; war sie doch mit jenen furchtbaren artilleristischen Werkzeugen versehen, gegen welche auch nicht der massivste Steinbau Stand hält. Gibt es denn ein Projectil, Vollkugel oder Hohlgeschoß, außer der Mine, das, mit der Flanke der Festungswerke in Berührung gebracht, in ihr Inneres hineindringt und sie in Trümmer reißt? Es gibt kein Mauerwerk, wäre es auch aus Granitblöcken, wäre es selbst aus mächtigen Würfeln von gegossenem Eisen: Sand allein und lockere Erde lähmen den Stoß oder machen die Wirkung der Explosion zunichte, indem sie vor ihrem Luftdruck zerbröckeln. So sind denn alle großen Häfen Englands, Amerika's und Frankreichs, in welchen die Jahrhunderte Kriegsmittel für Milliarden aufgespeichert haben, heute ohne eigentlichen Schutz gegen die Macht zur See. Ja noch mehr, diese herrlichen Kriegsplätze, die mit ihrem Kranze von Geschützen noch so herabdrohen, und welche die Völker als das Palladium ihrer Existenz zu betrachten gewohnt sind, jene selben, die Vauban entworfen hat, und die, nichts als einige Rasenaufwürfe dem Blicke darbietend, Kanonen und Kugeln zu trotzen scheinen, fortreißt ihnen, ohne in ihre Nähe zu kommen,

die Artillerie mit ihren Bogenſchüſſen den Kamm ihres Glacis, ſteigt in die Vertiefung des Grabens, untergräbt die innere Böſchung an ihrem Grunde, eröffnet eine Breſche und macht Alles über den Haufen fallen. Keine Regierung hat es noch gewagt, die Frage von vorne anzupacken; man ſucht heimlich um ſie herumzuſchleichen, wenigſtens in Hinſicht der Meeresfronten, indem man die Höllenmaſchinen erſann; man möchte ſich gerne damit ſchmeicheln, mittelſt unterſeeiſcher Minen, die hier und dort an ihre Flanken gelegt würden, die Schiffe fernhalten zu können. Leere Hoffnung! Wenn man bedenkt, mit welcher Leichtigkeit ein fähiger Admiral, unterſtützt von entſchloſſenen Officieren, wie ſie uns der letzte Krieg unter den Amerikanern gezeigt hat, wie ſich deren ohne Zweifel auch in Frankreich finden würden, wie ſpielend er die Zufahrten von dieſen in der Einbildung ſo ſchrecklichen Maſchinen ſäubern kann, wird man dann noch glauben, daß der letzte Schutz der Häfen in dieſem einfachen Kunſtſtück liegt? So bleibt denn für die Feſtung wie für die Schiffswand nur der Eiſenpanzer; welches Budget aber wird dagegen aufkommen? Vergebens laſſen alle Regierungen wie in geheimem Einverſtändniß dieſe Schwierigkeit unterm Schleier, ſie ſpringt in Aller Augen. — Nun denn! Wie? Der Menſch iſt auf ſeinem Marſche unter dem Banner der Wiſſenſchaft; er iſt nur groß, wofern er die Elemente, die ſich ihm in der Natur als Hinderniß entgegenſtellen, bezwingt und unterjocht. Die Wiſſenſchaft, dieſer furchtbare Pionnier der Civiliſation, unterwühlt und ſtürzt ganz andere Thürme als unſere Citadellen mit Wall und Schanze. Die alte Geſellſchaft wird zuſammenbrechen, die alten Culten werden

unter ihren Streichen ſchwinden, wie unſere Feſtungswerke von Granit zerbröckeln, wie unter unſeren Augen jene ſchöne Holzmarine verſchwindet, die der Stolz unſerer Jugend war; aber eine neue Geſellſchaft wird erſtehen; den glaubensbedürftigen Seelen wird es nicht an neuem Glauben fehlen, zu nähren ihre Träume; neue Burgen werden drohend ſich erheben wie ſich bei unſern Lebzeiten eine neue Kriegsmarine erhebt; aber nicht irre zu gehen, darin liegt die hohe Bedeutung für die Lenker der Staaten, denn überlebend iſt der Menſch.

Arnold Hilberg's Verlag in Wien.

Internationale Revue.

Monatsschrift

für das gesammte geistige Leben und Streben

der außerdeutschen Culturwelt.

In Heften von 10 Bogen

größtes Lexiconoctav, doppelspaltig, auf Velinpapier. Nebst Beilagen.

Subscriptionspreis für das Heft 1 Thlr. oder fl. 1.50 kr. ö. W.

Sechs Hefte bilden einen Band, dem ein Registerheft unentgeltlich nachgeliefert wird.

Jeden Monat ein Heft.

Jede Buchhandlung und Postanstalt nimmt Bestellungen entgegen.

Mitarbeiter:

(Sechstes Verzeichniß.)

In alphabetischer Reihenfolge.

Herr Dr. W Addison in London.
Frau Gräfin d'Agoult in Paris.
Herr Friedrich Althaus in London.
„ G. Arnold in Nürnberg.
„ Julius Au in Heidelberg.
„ Anton Graf von Auersperg (Anastasius Grün) in Thurn am Hart.
„ Emmerich Augener in Cassel.
„ Ludwig Bamberger in Paris.
„ Dr Otto Banck in Dresden.
„ Dr. Karl Beck in Wien.
„ Dr. W. F. A. Behrnauer in Dresden.
„ Arthur W. Benni in Paris.

Herr Moriz Rchsgrf. zu Bentheim-Tekleuburg in Würzburg.
„ Thalés Bernard in Paris.
„ Dr. H. Beta in Berlin.
„ Dr. Ernst Freiherr v. Bibra in Nürnberg.
„ Prof. Dr. Herm. Bischof in Graz.
„ Dr. M. Block in Paris.
„ Prof. Dr. J. C. Bluntschli in Heidelberg.
„ Prof. Dr. Friedrich Bodenstedt in München.
„ Legationssecretär Dr. Emil v. Borchgrave im Haag.
„ Edgar A. Bowring, Esq., in London.
„ Udo Brachvogel in New-York.
„ Prof. Dr. Th. Bratranck in Krakau.
„ Dr. Aurelio Buddeus in Frankfurt a. M.
Frau Julie Burow in Bromberg.
Herr Eugène Camerini in Mailand.
„ Legationssecretär Dr. C. Carathéodory in Berlin.
„ Henry Carey in Philadelphia.
„ B. v. Carneri in Marburg.
„ Prof. Dr. Moriz Carriere in München.
„ Dr. Alfred Carstens in Paris.
„ Graf v. Charnacé in Paris.
„ Prof. Emile Chasles in Paris.
„ Prof. Philarète Chasles in Paris.
„ Dr. Wilhelm Clans in Stettin.
„ Prof. Dr. Conteen in Würzburg.
„ Professor Julius Dallos in Pest.
„ Dr. M. Dautzenberg in Brüssel.
„ Dr. H. K. H. Delff in Husum.
„ Dr. Rud. Döhn in Dresden.
„ Dr. Alph. v. Domin-Petrushevecs in Wien.
„ Dr. H. Dörgens in Heidelberg.
„ F. Drannor in Rio de Janeiro.
„ Dr. E. Dühring in Berlin.
„ Victoire Duret in Wien.
„ Prof. Dr. Adolphe Ebeling in Paris.
„ Dr. A. Emminghaus in Carlsruhe.
„ Friedr. Engels in Manchester.
„ Prof. R. J. Falb in Graz.
„ Dr. Johann Fastenrath in Köln.
„ M. A. Feierabend in Luzern.
„ Alphons von Flugi in Chur.
„ Gustav Fritsch in Constantinopel.
„ J. Fürstenhagen in London.
„ Prof. Dr. J. Galiffe in Genf.
„ Prof. Dr. Ludwig Gantter in Stuttgart.

Herr Friedrich Gerstäcker in Gotha.
„ Dr. Karl v. Gerstenberg in Niederhasli.
„ Otto Glagau in Berlin.
Frln. Claire von Glümer in Dresden.
Herr Bogumil Goltz in Thorn.
„ Dr. Hermann Grieben in Köln.
„ J. Gudra in Wien.
„ Dr. Otto Gumprecht in Berlin.
„ Prof. Dr. Robert Hamerling in Graz.
„ Dr. Friedrich Harder in Genf.
„ Alfred Hartmann in Solothurn.
„ Leo Härzberg-Fränkel in Brody.
„ K. Hetnzen in Boston.
„ Hofrath Prof. Dr. J. Held in Würzburg.
„ Ferdinand Heller v. Hellwald in Wien.
„ Otto Henne Am-Rhyn in St. Gallen.
„ Prof. Dr. Ant. Henne in St. Gallen.
„ Prof. Dr. Hermann Hettner in Dresden.
„ Prof. Dr. Franz Hoffmann in Würzburg.
„ Dr. F. L. Hoffmann in Hamburg.
„ Dr. Homberger in Florenz
„ Dr. J. J. Honegger in Zürich.
„ Dr. J. E. Horn in Paris.
„ Prof. Dr. J. Huber in München.
„ Dr. Wilhelm Jordan in Frankfurt a. M.
Frau Julie Baronin v. Jósika in Dresden.
Herr Dr. A. Kanitz in Wien.
„ Dr. Siegfried Kapper in Prag.
„ E. Kattner in Berlin.
„ Karl Keck in Aistershaim.
„ Dr. H. Keferstein in Dresden.
„ Dr. O. Kerften in Altenburg.
„ K. M. Kertbeny in Brüssel.
„ Justizrath Dr. Theodor Kind in Leipzig.
„ A. Klautsch in Brandenburg.
„ J. G. Kohl in Bremen.
„ Sigmund Kolisch in Paris.
„ Fr. Kreyssig in Elbing.
„ Wilhelm Krigar in Charlottenburg.
„ Prof. Dr. Heinrich Kurz in Aarau.
„ Dr. Hermann Kurz in Tübingen.
„ W. Lampmann in Genf.
„ Dr. Thaddäus Lau in Frankfurt a. M.
„ Dr. Karl Lemcke in Heidelberg.
„ Prof. Dr. Ludwig Lemcke in Marburg.

Herr Dr. Hermann **Lessing** in Berlin.
„ Dr. Arthur **Levysohn** in Paris.
„ Paul **Lindau** in Elberfeld.
„ Dr. Edmund **Lobedanz** in Kopenhagen.
„ A. Freiherr v. **Loën** in Dessau.
„ Dr. C. v. **Lützow** in Wien.
„ Staatsrath Prof. Dr. J. H. v. **Mädler** in Bonn.
„ Dr Karl **Marx** in London.
Frau Elpis **Melena** in Rom.
Herr Dr. Bona **Meyer** in Berlin.
„ Achille **Millien** in Beaumont-la-Ferrière.
„ Dr. S. **Mosenthal** in Wien.
„ Prof. Adolf **Mussafia** in Wien.
„ Hermann **Neumann** in Neisse.
„ Dr. H. B. **Oppenheim** in Stuttgart.
„ Prof. Dr. Eugène **Peschier** in Genf.
„ Friedrich Carl **Petersen** in Paris.
„ Prof. Dr. Alexander **Petzholdt** in Dorpat.
Frau Elise **Polko** in Minden.
„ Achille **Poinsclot** in Paris.
Herr Dr. Gustav **Rasch** in Berlin.
„ Prof. Dr. K. A. Freiherr von **Richlin Meldegg** in Heidelberg.
„ Dr. H. **Rentzsch** in Dresden.
„ Paul **Ristelhuber** in Straßburg.
„ Prof. Dr. Alphons **Rivier** in Bern.
„ Dr. Julius **Rodenberg** in Berlin.
„ Prof. Dr. E. **Rochholz** in Aarau.
„ Karl **Ruß** in Berlin.
„ Obristbrigadier W. v. **Rüstow** in Zürich.
„ Dr Leopold Ritter v. **Sacher-Masoch** in Graz.
„ Prof. Dr. C. von **Sallwürk** in Coblenz.
Frln. Alice **Salzbrunn** in Düsseldorf.
Herr Edouard **Scheffter** in Paris.
„ Dr. Eduard **Schelle** in Wien.
„ Prof. Dr. Johannes **Scherr** in Zürich.
„ Ministerialrath Dr. Karl Ritter v. **Scherzer** in Wien.
„ Dr. Gustav **Schmoller** in Halle.
„ J. **Schönemann** in London.
„ D. von **Schütz** in Worms.
„ Prof. J. H. **Schwicker** in Groß-Becskerek.
„ Eugène **Seinguerlet** in Heidelberg.
„ Jegór v. **Sivers** in Wolmar.
„ Prof. Dr. Anton **Springer** in Bonn.
„ Major J. N. **Staaf**, k. schwed. Attaché in Paris.

Herr Prof. Dr. Adolph Stahr in Berlin.
„ Dr. Adolph Stamm in Wien.
„ A. Freih. von Stifft in Wien.
„ Dr. Theodor Sträter in Berlin.
„ Emil Straube in Stockholm.
„ Max Sulzberger in Brüssel.
„ Friedrich Szarvady in Paris.
„ Hermann Teisler in Wien.
„ Alfred Teniers in Wien.
„ Dr. E. Trautwein von Belle in Berlin.
„ Prof. Dr. H. v. Treitschke in Freiburg.
„ Hofrath Prof. Dr. Urlichs in Würzburg.
„ Prof. Dr. Herm. Vámbéry in Pest.
„ Sigmund Vekey in Melbourne.
„ Ladislaus Videky in Bahia.
„ Gisbert Freiherr von Vincke in Frankfurt a. M.
„ Prof. Dr. Friedr. Th. Vischer in Zürich.
„ Dr. Carl Vogt in Genf.
„ Dr. Emil Vogt in Bern.
„ Dr. Feodor Wehl in Dresden.
„ Alexander Weill in Paris.
„ A. C. von Wiesner in Rzeszów.
„ A. von Winterfeld in Berlin.
„ Prof. Dr. Karl Witte in Halle.
„ Dr. Alfred Woltmann in Berlin.
„ Johann von Xántus in Raab.
„ Dr. Ed. Ziehen in Frankfurt a. M.
„ Dr. Edmund Zoller in Stuttgart.

Inhalt des ersten Heftes:

Erste Abtheilung. Die Shakespeare-Kenntniß im heutigen Frankreich, von A. Freih. v. Loën. — Das Vereinswesen in der Schweiz, von Heinrich Kurz. — Massimo d'Azeglio als Künstler und Romanschreiber, von Karl Witte. — Die baltischen Urvölker im Verhältniß zu den Deutschen und Russen, von Aurelio Buddeus. — Die Regeneration der französischen Poesie auf Grundlage des Volksliedes, von Thalès Bernard. — Die Garantien der Freiheit, von H. B. Oppenheim. — Die schweizerische Rechts-Cultur, von Friedrich Harder. — Der Scandinavismus, von Edmund Lobedanz. — Die galizischen Russen, ein Culturbild, von L. v. Sacher-Masoch.

— Das Heerwesen der wichtigsten europäischen Staaten außerhalb Deutschlands, von W. v. Rüstow. — Die französische Fortschritts-Philosophie im 19. Jahrhundert, von J. B. Meyer.

Zweite Abtheilung. Volkswirthschaftliche Briefe aus Frankreich, von M. Block. — Pariser Theaterbriefe. — Englische Literaturbriefe, von Ludw. Gantter. — Londoner Plaudereien, von W. Addison. — Genfer Literaturbriefe, von Eugène Peschier. — Genfer Briefe über bildende Kunst, von W. Lampmann. — Niederländische Literaturbriefe, von Emil von Borchgrave. — Baltisches Leben, von J. v. Sivers.

Dritte Abtheilung. Draper's „Geschichte der geistigen Entwickelung Europa's", von J. J. Honegger. — Das Ausland auf der deutschen Bühne, von Feodor Wehl.

Vierte Abtheilung. Die Deutschen in den „lustigen Weibern von Windsor," von Herm. Kurz. — „In der schaduw!" (Im Schatten!) Gedicht, vlämisch und deutsch, von M. Dautzenberg.

Inhalt des zweiten Heftes:

Erste Abtheilung. Die Mythologie und Volkspoesie der Slaven, von Moriz Carriere. — Massimo d'Azeglio als Künstler und Romanschreiber, von Karl Witte. — Das geistige Leben im heutigen Elsaß, von E. Trauttwein v. Belle. — Die neugriechische Volkspoesie und das classische Alterthum, von E. Carathéodory. — Himmelskunde der Briten, von J. H. v. Mädler. — Die baltischen Urvölker im Verhältniß zu den Deutschen und Russen, von Aurelio Buddeus. — Das Heerwesen der wichtigsten europäischen Staaten außerhalb Deutschlands, von W. v. Rüstow. — Der Scandinavismus, von E. Lobedanz. — Ueber Colonisation in Ost-Africa, von O. Kersten. — Kirchliches Leben und kirchliche Zustände in der Schweiz, von Otto Henne am Rhyn.

Zweite Abtheilung. Literaturbriefe aus Frankreich, von F. C. Petersen. — Pariser Plaudereien, von Graf v. Charnacé. — Genfer Literaturbriefe, von Eugène Peschier. — Briefe aus Constantinopel, von Gustav Fritsch.

Dritte Abtheilung. Faust und Hamlet, von C. A. Freiherrn von Reichlin-Meldegg. — Die Beziehungen zwischen Kunst und Gewerbe in Frankreich, von M. Block. — Auch eine Stambulfahrt, von Alfred Teniers. — Die Genesis des gegenwärtigen Krieges in Südamerika, von D. Schütz. — Achille Millien, „Musettes et Clairons", von J. J. Honegger.

Vierte Abtheilung. Die Deutschen in den „lustigen Weibern von Windsor", von Hermann Kurz. — Madegassische Lieder, von Gisbert Freiherrn von Vincke.

Inhalt des dritten Heftes:

Erste Abtheilung. Die französische Lyrik von 1830—1848, von J. J. Honegger. — Der Zusammenhang der englischen, französischen und deutschen Aufklärung, von Thaddäus Lau. — Die Mythologie und Volkspoesie der Slawen, von Moriz Carriere. — Die neugriechische Volkspoesie und das classische Alterthum, von E. Carathéodory. — Die Garantien der Freiheit, von H. B. Oppenheim. — Rom und die Düsseldorfer Malerschule, von Hermann Neumann. — Die Zustände in Nordamerika, von H. Rentzsch. — Die französische Fortschritts-Philosophie im 19. Jahrhundert, von J. B. Meyer.

Zweite Abtheilung. Pariser Briefe über bildende Kunst, von A. Carstens. — Literaturbriefe aus Frankreich, von F. C. Petersen. — Volkswirthschaftliche Briefe aus Frankreich, von M. Block. — Schweizer Briefe, von Friedrich Harder. — Wanderungen durch die spanische Literatur, von Joh. Fastenrath.

Dritte Abtheilung. Das heutige Athen, von Theodor Kind. — Cicero und seine Freunde, von Eduard Scheffter. — Der englisch-französische Auslieferungs-Vertrag, von Alphons von Domin-Petrushevecz.

Vierte Abtheilung. Pope's Essay über die Kritik, von Alice Salzbrunn. — H. W. Longfellow's neue Lieder, von K. Keck.

Inhalt des vierten Heftes:

Erste Abtheilung. Die politische Oekonomie der neuen und alten Welt, von E. Dühring. — Molière in Deutschland, von Paul Lindau. — Andreas Retzius' Eintheilung der Völker nach der Schädelform, von E. Kattner. — Racine und Port-Royal, von A. Klautsch. — Das heutige Rußland in gesellschaftlicher Hinsicht, von A. W Benni. — Das Heerwesen der wichtigsten europäischen Staaten außerhalb Deutschlands, von W. v. Rüstow.

Zweite Abtheilung. Literaturbriefe aus Frankreich, von F. C. Petersen — Pariser Courier, von Achille Poincelot. — Londoner Plaudereien, von W. Addison. — Genfer Briefe über bildende Kunst, von W. Lampmann. — Kopenhagener Briefe, von E. Lobedanz. — Baltisches Leben, von J. v. Sivers.

Dritte Abtheilung. Ein Blick auf die moderne vlämische Literatur. — Kreyßig's Studien zur französischen Cultur- und Literaturgeschichte, von J. J. Honegger. — Cité antique, von

Trauttwein v. Belle. — Schicksale eines Gedichtes, von G. v. Vincke. — Hamerling's Uebersetzung von Leopardis' Gedichten, von C. W. Kriar.

Vierte Abtheilung. Giusti's Gedichte, von R. Hamerling.

Inhalt des fünften Heftes:

Erste Abtheilung. Die türkische Civilisation und die orientalische Frage, von A.....y. — Die Staaten-Souveränetät in der nordamerikanischen Union, von Rudolph Doehn. — Dora d'Istria über Griechenland, von Th. Kind. — Englische und amerikanische Culturhistorik, von Otto Henne. — Junglettisches Slawophilenthum, von Aurelio Buddeus. — Urproduction, Handel und Industrie auf der ibe'ischen Halbinsel, von Hermann Bischof. — Zusammenhang der englischen, französischen und deutschen Aufklärung, von Thadd. Lau. — Das Schulwesen in der Schweiz, von Heinrich Kurz. — Das Heerwesen der wichtigsten europäischen Staaten außerhalb Deutschlands, von W. v. Rüstow. — Zur Charakteristik Renan's, von Victor Duret.

Zweite Abtheilung. Literaturbriefe aus Frankreich, von F. C. Petersen. — Volkswirthschaftliche Briefe aus Frankreich, von M. Block. — Englische Literaturbriefe, von Ludwig Gantter.

Dritte Abtheilung. Pierre Goudouli, von Claire von Glümer. — Ein griechischer Nationalkalender auf d. J. 1867, von Th. Kind.

Vierte Abtheilung. Die Deutschen in den „lustigen Weibern von Windsor", von Hermann Kurz. — Coleridge's „Christabel" von Ludwig Gantter.

Inhalt des sechsten Heftes:

Erste Abtheilung. Entwicklung und Gestaltung der landwirthschaftlich-socialen Verhältnisse in Großbritannien und Irland, von Julius Au. — Die Ueberreste des altgerman. Wasser- und Feuercultus in der Schweiz, von August Feierabend. — Die neuesten Ansichten über den Ursprung der Magyaren, von J. H. Schwicker. — Die Bedeutung der Südsee für die moderne Culturentwicklung, von Herm. Bischof — Die Centralisation und die Zukunft Frankreichs, von E. Trauttwein v. Belle. — Schweizerisches Schulwesen, von Heinr. Kurz. — Die galizischen Russen. Culturbild, von L. v. Sacher-Masoch.

— Die schweizerische Rechtscultur, von Friedrich Harder. — Das Heerwesen der wichtigsten europäischen Staaten außerhalb Deutschlands, von W. v. Rüstow.

Zweite Abtheilung. Niederländische Literaturbriefe, von Emil von Borchgrave. — Wanderungen durch die spanische Literatur, von Joh. Fastenrath.

Dritte Abtheilung. Pauline Viardot-Garcia, von Eduard Schelle. — Bibliographie in Belgien, von F. L. Hoffmann.

Vierte Abtheilung. Beiträge zum tiefern Verständniß von Dante's Divina commedia, von H. K. Hugo Delff. — Coleridge's Christabel, von Ludw. Gantter.

Wichtig für alle österreichischen und deutschen Seemänner!

Arnold Hilberg's Verlag in Wien.

Ueber

Colonisation in Ost-Afrika.

Mit Hervorhebung

ihrer Wichtigkeit für Deutschland und besonders für Oesterreich.

Von

O. Kersten.

1867. 8°. elegant geheftet. Preis 12 Sgr.
(60 kr. Oest. Währ.)

Arnold Hilberg's Verlag in Wien.

Deutsch-österreichische Revue.

Monatschrift

für die

gesammten politischen und scientifischen Strebungen der Gegenwart.

Organ der deutschen Partei in Oesterreich.

Herausgegeben unter Mitwirkung

der Herren:

Anton Graf von Auersperg (Anastasius Grün), Prof. Dr. A. Brinz (Tübingen), Prof. Dr. Eduard Herbst (Prag), Prof. Dr. Lorenz Stein (Wien), Prof. Dr. Julius Glaser (Wien), Prof. Dr. Hermann Bischof (Graz), Prof. Fr. von Schuler-Libloy (Hermannstadt), Prof. Dr. F. Th. Vischer (Tübingen), Prof. Dr. W. von Giesebrecht (München), Prof. Dr. Carl Fricker (Tübingen), Prof. Dr. Schäffle (Tübingen), Hofrath Prof. Dr. J. Held (Würzburg), Prof. Dr. Franz Hoffmann (Würzburg), Prof. Dr. Heinrich Kurz (Aarau), Ad. Baumgartner (Klagenfurt), Dr. Aurelio Buddeus (Frankfurt a. M.), J. L. Canaval (Klagenfurt), B. von Carneri (Wildhaus), Dr. W. Dreßler (Prag), O. B. Friedmann (Wien), A. Gironcoli Klagenfurt), Dr. J. B. Grohmann (Leitmeritz), Prof. Dr. Robert Hamerling (Graz), Dr. Friedrich Harder (Genf), Leo Härzberg-Fränkl (Brody), Dr. J. J. Honegger (Zürich), Dr. W. Lustkandel (Wien), Prof. Dr. C. v. Lützow (Wien), Prof. Dr. Adolf Pichler (Innsbruck), Prof. Dr. L. Pfaff (Hermannstadt), J. Prettner (Klagenfurt) Dr. H. Rentzsch (Dresden), Dr. Carl Richter (Wien), Dr. E. Schelle (Wien), Prof. Chr. Schneller (Roveredo), Dr. Karl von Thaler (Wien), u. m. A.

Monatlich ein Heft von mindestens 6 Bogen gr. 8., elegant in Umschlag geheftet:

Ganzjährig . . . . . fl. 9.— Thlr. 6.—

Halbjährig . . . . . fl. 4.50 Thlr. 3.—

Durch alle Buchhandlungen und Postanstalten zu beziehen.

Druck von G. Ad. Ungár-Szentmiklósy in Wien.

DG
558
S4

DG 558 .S4
Die Seeschlacht bei Lissa nach
Stanford University Libraries
3 6105 041 438 362

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.

APR 21 1977